



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- ▶ **La Aviación en la Parada Militar**
- ▶ **Jorge Alberto Quiroga Zapata - El primer Agregado Aeronáutico argentino en Chile**
- ▶ **Atentado en el aire. La historia del vuelo MX 575 de Mexicana**
- ▶ **Soy de Perú, dónde estoy?**

Nº 486
Exp-1106.-

SANTIAGO, 13 JUL. 1944

CONSIDERANDO:

Que es necesario formar un Museo de Aviación que guarde las reliquias de la Aviación Militar y Civil Nacional;

Que esta institución servirá tanto para mantener la historia de la Aviación, como para demostrar las etapas de su progreso;

Que ello será un medio de gran valor para estimular el interés público por la Aviación Nacional, cuyo desarrollo está tan íntimamente relacionado con el adelanto del país; y

Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en su oficio N° 2182 de 5.VII.1944,

DECRETO:

1) Créase el Museo de Aviación, con sede en Santiago, que comprenderá tanto la Aviación Militar como la Civil.-

2) El Museo de Aviación dependerá de la Dirección de Aeronáutica, la que estará encargada de su organización y mantenimiento;

3) Se autoriza a la misma Dirección para recibir las donaciones y erogaciones que se hagan al Museo de Aviación, y para destinarlas a su formación y desarrollo.-

Tómese razón, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile y Diario Oficial.-

La Riva

Tómese Razón

25 JUL 1944

SECRETARIA GENERAL



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

***"El sentido de las cosas no está en las cosas mismas,
sino en nuestra actitud hacia ellas".***

Antoine de Saint-Exupéry

A quienes les guste conocer de sus raíces, entenderán mejor qué es el amor por la aviación, y sabrán que también a través de ello, podremos siempre descubrir algo más que nos ayude para comprendernos mejor. Sin lugar a equivocación, la historia del avión, de los hombres que la llevaron a los niveles actuales, la de las máquinas que acompañaron a estas almas, verán en todo esto, la relevancia de la verdadera conectividad e instantaneidad, que nos regala la aviación.

Ciertamente una de las obras más macizas que alguien puede legar a su país como autoridad, es la preclaridad y actitud para con los beneficios que la integración aeronáutica trae a toda la sociedad, por ello que comprenderla, enfrentarla y difundir sus bondades a través de tiempo puede llegar a ser uno de los mayores y más importantes aportes a los pueblos.

Es por ello que, cuando este mes nos invitaron a participar de la celebración del Día de la Aviadora, una fecha justa y alentadora, nos llenó de emoción, puesto que nos involucra en torno a la tarea del constante hacer e investigar como un reconocimiento a la persistencia de las mujeres pilotos más allá de la definición de deseo por volar y del deber, sino que incorporando su voluntad y la nuestra con esta actividad tan acorde a las necesidades del mundo actual.

Como muchas cosas aparentemente lejanas o a veces impensadas, la conquista del aire y del espacio, ha sido un conjunto de logros personales y colectivos, obtenidos con la voluntad, valor, conocimiento, ejemplo y perseverancia, por ello también nuestro reconocimiento permanente en las tareas de investigación, conmemoración y difusión, transformando esa experiencia, en un permanente incentivo para alcanzar un mundo mejor.

Este año, regalamos en nuestras páginas de julio, desde el siempre apasionante recuerdo de la creación del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio en nuestra contraportada, altar nacional donde se han depositado los tesoros de nuestra aviación, el recuerdo de la primera licencia de piloto para una

mujer chilena, convertida gracias a nuestra corporación y a muchas voluntades, en una celebración alentadora que, junto a otros hitos y desafiantes logros aeronáuticos o espaciales, hasta un contenido de artículos que brindan la investigación y registro, de tempranas e insospechadas experiencias iberoamericanas en materia de aviación, a modo de relatos y alentadoras tareas o experiencias aéreas en las que se reitera y hace carne, el deseo de desarrollo, camaradería, conectividad y amor por la humanidad, como lo fue la nuestra memoria de un singular Alberto Santos Dumont en el cono sur americano, donde se aquilata su característica humildad en comunión con el trabajo, el genio, perseverancia y otros aportes desinteresados, que trascienden en auxilio de la humanidad, valiéndole el título de “Padre de la Aviación”.

También, como reflexión de lo que esa *actitud y perseverancia significan*, encontramos la proyección del avión y la voluntad del hombre por perfeccionarlo, trascendiendo permanentemente las fronteras de la imaginación, permitiendo finalmente cumplir aventuras aéreas más rápido, más alto y más lejos, como lo fue la hazaña cumplida por Jorge Chávez y otros destacados aviadores iberoamericanos, o también como lo fuera la conquista de la luna, la observación interplanetaria y hoy lo es, la conectividad instantánea y virtual, producto de la red satelital, que tuviera quizás su génesis, en esa tan célebre frase de un mes de julio:

“Un pequeño paso para el hombre, un gran salto para la humanidad”

Neil Armstrong

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Creación del Himno Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	6
<i>Presentes en la celebración del Día Nacional de Francia</i>	7
<i>Lanzamiento del libro “La batalla de Talcahuano. 5 de septiembre de 1931”</i>	9
<i>135 Aniversario del natalicio de Jorge Chávez Dartnell</i>	10
<i>Lanzamiento del libro “Alberto Santos Dumont: una centenaria historia de aviación y amistad, en dos visitas”</i> ...	15
<i>Día de la Mujer Piloto</i>	17
OBITUARIO	
<i>CDA Cristóbal Illanes Ramírez (Q.E.P.D.)</i>	24
<i>Reinaldo Urbina Abraham (Q.E.P.D.)</i>	25
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	26
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	27
EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO	30
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>La aviación en la Parada Militar de Santiago</i>	47
<i>Jorge Alberto Quiroga Zapata – El primer Agregado Aeronáutico argentino en Chile</i>	64
<i>Atentado en el aire. La historia del vuelo MX575 de Mexicana</i>	81
<i>Soy de Perú, dónde estoy?</i>	88
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Beechcraft 1900C en Chile</i>	99
SABÍA USTED?	
<i>Primer mártir de la Fuerza Aérea Nacional</i>	115
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Ceremonia de Juramento a la Bandera realizado por los Alféreces de la Escuela de Aviación</i>	116
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	118

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Creación del Himno del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

Un hecho quizás algo intrascendente para muchos de nuestros lectores, sea que el pasado 14 de julio, se cumplió un nuevo aniversario de la presentación que se hiciera hace cinco años atrás, del himno que se escribiera para nuestra corporación y que aún su música está en trámite de ser seleccionada.

El himno es un instrumento solemne lleno de carga emocional que permite animar, hacer sentir el espíritu de equipo, influye en los pensamientos del equipo y está presente para explicar los objetivos corporativos y establecer una relación entre sus integrantes y quienes participan de él.

Himno del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

I

*En tributo a la historia aeronáutica
con orgullo nuestras voces se unirán
y al cantar a la grandeza de estos cielos
alma, voz y corazones vibrarán.*

II

*Historia, aeronáutica tan querida
venimos hoy con júbilo a exaltar
las virtudes infinitas de los hombres
que son ejemplo de Patria, valor y dignidad.*

(Coro)

*Nuestros cielos, Patria bendita
tus orgullosos hijos proclaman
su belleza triunfante e inmortal.
De grandeza absoluta, son tus rutas sublimes
las que a Chile, siempre unió
Demandando su conquista, al valiente aviador*

III

*Al contemplar tus desiertos, montañas y valles
Apasiona la idea, del que desde lo alto las conoció
Al igual que tus hielos, mares y ríos
con que el Creador para su cuidado nos regaló*

IV

*Que surjan fuerte los nombres de hombres y mujeres
los que igual que ayer, surcaron con valor y emoción esta nación
cual ejemplo supremo del infatigable aviador, será siempre
la promesa orgullosa de esta corporación
Que con noble estirpe nos esmeramos en cumplir
con entrega responsable, acción y perseverancia
el compromiso de resguardo valiente
harán del patrimonio, semilla de un gran porvenir*

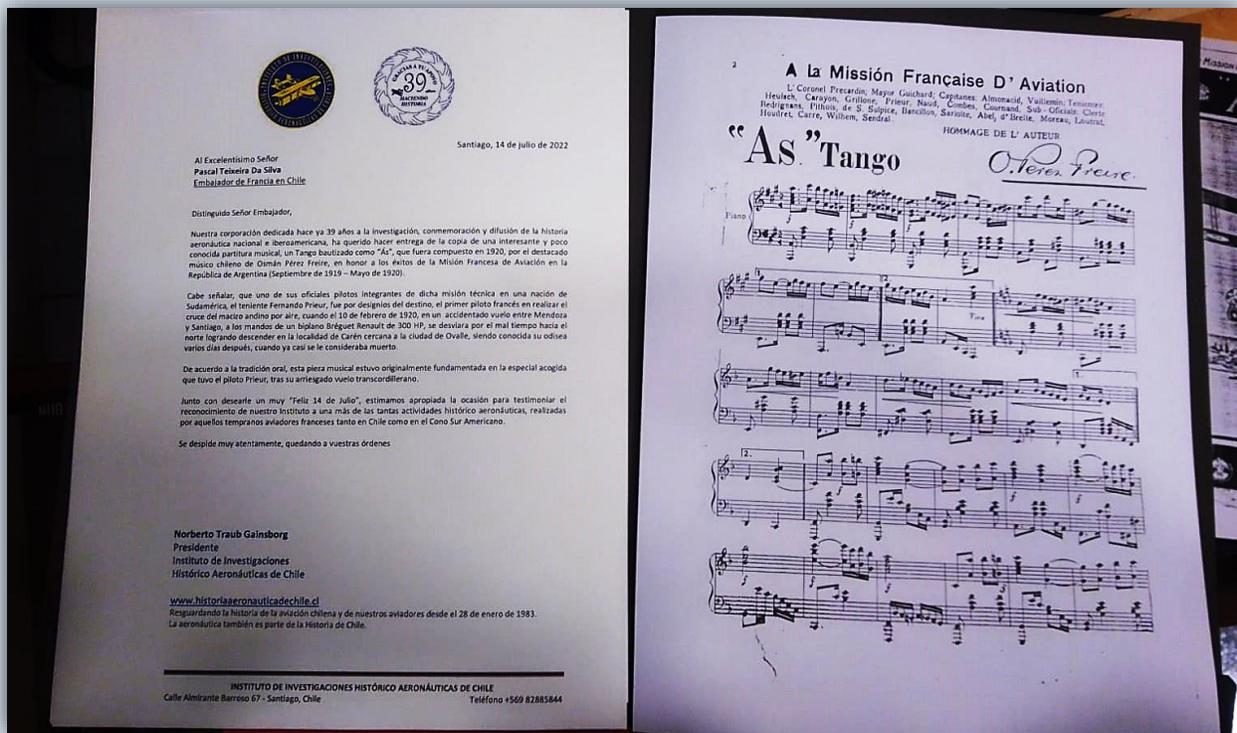
❖ *Presentes en la celebración del Día Nacional de Francia*

En la residencia de Francia en Chile, el Señor Embajador Pascal Teixeira da Silva y ante una concurrida asistencia de más de 300 invitados, tuvieron cita diversas autoridades nacionales y representantes diplomáticos de Francia y naciones extranjeras, representantes del mundo político, cultural y académico, así como también empresarios franceses con inversiones en Chile, comunidad francesa y de amigos chilenos de Francia entre otros, para celebrar el emblemático 14 de julio, fecha que conmemora cada año la toma de la Bastilla en 1789, acontecimiento que marcó el inicio de la revolución francesa, hoy Día Nacional de Francia.



El Señor Embajador de Francia en Chile, Pascal Teixeira da Silva en compañía del Agregado de Defensa, Capitán de Navío Nicolas Pitrat, reciben a los invitados

Para esta importante fecha del calendario mundial, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg, presentó como obsequio del IIHACH al Señor Embajador como también al Señor Agregado de Defensa de Francia en Chile, un par de carpetas que contenían nuestro saludo y una histórica partitura del Tango “As”, obra del afamado compositor nacional Osmán Pérez Freire y que fuera escrita en recuerdo de la Misión francesa de Aviación que vino a América del Sur, en los inicios de la década de los años veinte. Especialmente memorable resultó para aquellos días de pionera y peligrosa aviación, fue la aventurada travesía aérea sobre la Cordillera de los Andes que cumpliera el teniente francés Fernando Prieur, cuando cruzara desde Mendoza, Argentina a Chile.



Copia de la partitura autografiada por Osmán Pérez Freire



De izquierda a derecha: Señores Enrique Helfmann; José Nogueira; Raúl Jorquera; Mario Desbordes y Norberto Traub

❖ **Lanzamiento del libro “La batalla de Talcahuano. 5 de septiembre de 1931”**

A las once y media de la mañana del día miércoles 20 de julio, se llevó a cabo en el Hall de la Biblioteca Municipal de Concepción, la presentación del libro “La Batalla de Talcahuano. 5 de septiembre de 1931”.

La investigación fue realizada por Sandrino Vergara Paredes, uno de nuestros distinguidos directores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, profesor de Historia Militar e Historia Aeronáutica y Asesor Docente del Departamento de Aseguramiento de Calidad en la Escuela de Aviación, “Capitán Manuel Ávalos Prado”.



Sandrino Vergara es Magíster en Historia Militar y Pensamiento Estratégico por la Academia de Guerra del Ejército y Magíster en Docencia para la Educación Superior por la Universidad Central de Chile.

La obra se realizó bajo el sello de Ediciones del Archivo Histórico de Concepción y la presentación estuvo a cargo del Dr. en Historia, Alex Ovalle Letelier, director de la Escuela de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad de La Serena y el Director del Archivo Histórico de Concepción, Armando Cartes Montory.

El libro, desde el día de la presentación, se pudo adquirir en la Librería del Parque, ubicada en la Biblioteca Municipal y también a través de Instagram; donde está disponible para descarga, de forma íntegra y gratuita, como también en el portal del Archivo Histórico.



El autor acompañado por los Señores Oficiales de la Reserva Aérea, Comandante de Escuadrilla (BA-RVA) Juan Pabst y el Capitán de Bandada (DA-RVA) Francisco Wood.

❖ *135° Aniversario del natalicio de Jorge Chávez Dartnell*

La mañana del día el jueves 21 de julio pasado, se había presentado algo fría, soleada y nubosa, como corresponde a un amanecer de pleno invierno. Sin embargo y como presintiendo que algo importante se preparaba en la hermosa Plaza Perú de Las Condes, el sol curioso, empezó pronto a asomarse entre las nubes cerca de las 10 de la mañana. Una hora más tarde, hora de inicio de nuestra ceremonia en donde recordamos el 135 aniversario del Natalicio del piloto héroe de la aviación civil peruana y sudamericana, todo se llevaba a cabo en un ambiente tibio y acogedor dando con ello, la bienvenida a la numerosa concurrencia que se congregaba frente al monumento del prócer aviador.

Nuestra entidad rindió un homenaje a la memoria del aviador peruano y pionero de la aviación iberoamericana, señor Jorge Chávez Dartnell, piloto franco-peruano que el año 1910 cumplió con la proeza de emprender el primer vuelo que lograra cruzar los Alpes desde Suiza hasta Italia a bordo de su monoplano Blériot XI.

La actividad contó con la presencia del Embajador de Perú en Chile, Jaime Pomareda; Agregados Aéreos acreditados en Chile; autoridades de la Municipalidad de Las Condes; autoridades académicas; y representantes de entidades aeronáuticas, entre otros.



También estuvieron, el Ministro Consejero de la Embajada del Perú en Chile, don Renzo Villa Prado; el Subdirector de Relaciones Internacionales de la FACH, Coronel de Aviación (A) Alejandro Besoain Rebolledo en representación del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Sr. Arturo Merino Núñez; el CDA(AD) Ricardo Valladares Videla, de la Comandancia General Guarnición Aérea de Santiago; el Sr. Ricardo Gutiérrez Alfaro, Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio en representación del Director de la DGAC, GBA (A) Raúl Jorquera Conrads; el Cónsul General del Perú en Chile, don José Mariano de Cossío Rivas; Sr. Maximiliano Obach Schwemmer,

Gerente de la Federación Aérea de Chile; Hugo Marín Lezaeta del Club Aéreo de Santiago; Coronel FAP Sr. Juan Luis Caballero, Agregado Aeronáutico del Perú en Chile; la Srta. Náyade Muñoz Rivera, Directora de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”; GDB Antonio Yaksic del Museo Histórico Militar; representantes del Círculo de Coroneles de Aviación; el Sr. Raúl Romero Goenaga (Secretario del Cuerpo de Oficiales Superiores de las FFAA – Consejero Nacional Instituto O’Higginiano de Chile); don Oscar Avendaño Godoy, Vicepresidente del IIHACH; los señores directores IIHACH, Mario Magliocchetti Oleaga y José Guzmán; el Dr. Pedro Saa, Dr. Raúl Thoms y Dr. Lucio Cañete de la Universidad de Santiago de Chile; David Marcelo Canobra; don Carlos Solis Silva en representación de la Directora de Parques y Jardines de Las Condes, Sra. Carmen Gloria Oisel; Jorge P. Verdugo, presidente de la Asociación de Pilotos Comerciales en Retiro de Chile; don Tito Muñoz Reyes, Director del Comité Olímpico de Chile; el Coronel de Carabineros (R) Sr. Humberto Limongi Sánchez, Brigadier Director del Centro Caballeros del Orden en Carabineros de Chile; Carlos Rodríguez V. del Instituto Histórico de Carabineros; Enrique Helfmann; señores socios del IIHACH; de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial; de la Academia de Historia Militar; del Museo Histórico Militar; Delegaciones de la Fuerza Aérea y Ejército de Chile, invitados especiales y amigos de la comuna y otras corporaciones históricas presentes.



El Sr. Embajador del Perú en Chile, don Jaime Pomareda Montenegro, junto al presidente del IIHACH y otras autoridades edilicias y amigos presentes ante el monumento a Jorge Chávez Dartnell.

En la ocasión, y frente al busto del insigne aviador custodiado por las banderas de Chile y Perú, el Presidente del Instituto, Norberto Traub, dio lectura a dos cartas recibidas con especiales saludos de del Instituto homólogo del Perú y Academias de Argentina y Colombia respectivas para con este acto. A continuación, efectuó una reseña de lo que fue su vida, travesía y principales logros, destacando que *“este homenaje que hoy rendimos lo hacemos al valor y a la perseverancia de un hombre y su máquina, aquel que surcó los cielos de Suiza bajo fuertes vientos para llegar a Italia por sobre las altas cumbres de Los Alpes, exponiendo finalmente su vida, en beneficio del desarrollo de la humanidad”*.

“Hoy, quienes estamos reunidos acá, además de ser partes de este homenaje, tratamos de cumplir con otra responsabilidad: la de reconocernos como hombres y amigos, como camaradas en la aviación en pro de la paz, la de recordar en Chávez, llevar adelante su legado y continuar con su trabajo en la inspiración de su ejemplo”, agregó al término de su discurso.



Lima, 18 de julio de 2022

CARTA-IEHAP-N° 11058

Señor
Norberto Pablo Traub Gainsborg
Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile
Ciudad. -

Me dirijo a Ud. saludándolo cordialmente en representación del Consejo Directivo del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, y así mismo a través suyo hacer extensivo nuestro fraterno abrazo a las Autoridades Diplomáticas, Militares y Civiles que con su presencia dan el solemne marco, a esta ceremonia de reconocimiento al Ingeniero Jorge Chávez Dartnell, Pionero de la Aviación Mundial e Iberoamericana, con ocasión de celebrarse el próximo 23 de julio, el 135 Aniversario de su natalicio.

Este reconocimiento involucra así mismo la hazaña de este joven aviador, en su afán de vencer una de las más grandes barreras de la naturaleza como son Los Alpes; demostrando al mundo incrédulo, que, con su sobrevuelo, no solo el hombre sino también la máquina frágil para la época, comenzaba a tomar importancia como un elemento de desarrollo y progreso para los pueblos. El loable gesto de reconocimiento de este suceso por parte de los miembros del prestigioso Instituto de investigación que Ud. Preside, evidencia el interés permanente de investigar y difundir la Historia Aeronáutica Continental.

Valgome de la ocasión para expresarle los sentimientos de mi más alta consideración deferente estima.

Atentamente



Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO
Presidente del Instituto de Estudios
Históricos Aeroespaciales del Perú



El Sr. Embajador del Perú en Chile, don Jaime Pomareda Montenegro

Continuando, agradeció el homenaje, el Señor Embajador Jaime Pomareda quien manifestó el orgullo que su país siente por Chávez *“al ser considerado uno de los principales pioneros de la aviación en el mundo”*. Al igual que Traub, rescató los valores nacionales y universales que encarna su figura como la valentía, el arrojo, el sacrificio y la pasión por lograr sus objetivos *“por más difíciles que estos puedan parecer”*. Al finalizar sus palabras, destacó el hecho de tener el busto de Chávez en la Plaza Perú, en pleno distrito financiero de Santiago. *“Es un gesto de hondo simbolismo y gran valía que recibimos con mucho aprecio, y que contribuye en el fortalecimiento de las relaciones de dos pueblos vecinos como son Chile y Perú, países que están destinados a compartir un futuro y valores en común. Que los valores como la perseverancia y superación estimulen a sus herederos, miembros de la aviación, para seguir mejorando en cumplimiento de su noble y valiosa labor con profesionalismo, responsabilidad y compromiso con el país”*.



A continuación, se procedió a la colación de ofrendas florales a los pies del busto de Jorge Chávez por parte de los organizadores e invitados, mientras el solemne toque de corneta, indicaba los tiempos.



Al finalizar el acto, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, agradeció la importante presencia de los presentes a este sencillo acto de homenaje al aviador don Jorge Chávez Dartnell, recordando que en esta misma fecha, se festejaba el Día de la Fuerza Aérea del Perú.



❖ **Lanzamiento del libro “Alberto Santos Dumont: una centeneria historia de aviación y amistad, en dos visitas”**



Fuente: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/39508/EVENTO%20-%20Livro%20sobre%20Santos-Dumont%20%C3%A9%20lan%20ado%20no%20Chile>

El 22 de julio, en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, se realizó la ceremonia en conmemoración de los 90 años del fallecimiento de Alberto Santos Dumont, padre de la aviación de Brasil; y con este marco de fondo, se efectuó en el auditorio del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, el lanzamiento del libro “*Alberto Santos Dumont: una centeneria historia de aviación y amistad, en dos visitas*”, cuyo autor es Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

En la actividad participó el Ministro Consejero de la Embajada de Brasil en Chile, Fabio Antibas; el General de Brigada Aérea (I) Joaquín Urzúa Rentería, Jefe de la División de Ingeniería y Apoyo Sistemas de Armas de la Fuerza Aérea de Chile; el Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile, Coronel de Aviación Alex Pereira de Souza; selectas y diversas autoridades del mundo aeronáutico, empresarial, cultural y académico, además de diplomáticos y amigos del Brasil, como también invitados especiales de nuestra corporación.

En la instancia y tras la entonación de los himnos patrios de Chile y Brasil, el Director del Museo, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, presentó algo de la vasta trayectoria del autor Norberto Traub para con la historia aeronáutica. Luego procedió a hacer una reseña de esta particular publicación, donde la

prolífica y contundente investigación realizada, muestra y registra la cercana historia de Santos Dumont con Chile, en un cronológico y detallado relato de cada una de las actividades realizadas, donde la obra además de contextualizar al lector con nuestro paisaje y documento de época, establece e ilustra su influencia en la aviación civil y militar, no sólo de Chile y el resto de los países visitados del Cono Sur americano, sino que también en el mundo.



Ministro Consejero de la Embajada de Brasil en Chile, Fabio Antibas agradece y destaca el trabajo realizado por el autor, como también de las múltiples tareas de conmemoración y difusión que realiza el IIHACH, confidenciando ser asiduo lector de la revista Aerohistoria.



GAv Ricardo Gutiérrez Alfaro, director del MNAE; GBA(I) Joaquín Urzúa Rentería; Norberto Traub, autor del libro presentado; Ministro Consejero de la Embajada de Brasil en Chile, Fabio Antibas y Karen Lattapiat, Subdirectora de Comunicaciones de la DGAC en representación del Director General de Aeronáutica Civil de Chile

Siguiendo el programa, y como importante parte de este acto, se realizó la imposición de condecoraciones al personal de la FACH que han prestado servicios destacados a la Fuerza Aérea Brasileña. En la ocasión, se le impuso la condecoración “*Mérito Santos-Dumont*”, al Coronel de Aviación (DA) Renato Erbetta, Director de Relaciones Internacionales de la Fuerza Aérea de Chile. A continuación, fue distinguido con la medalla “*Bartolomeu de Gusmão*”, el Sargento 2° José Vásquez, de la FACH.



Fotografía izq.: El Coronel de Aviación FAB Alex Pereira de Souza junto al recientemente distinguido Coronel de Aviación (DA) Renato Erbetta Núñez, Director de Relaciones Internacionales de la Fuerza Aérea de Chile.

Fotografía derecha: El Coronel de Aviación FAB Alex Pereira de Souza impone la medalla “*Bartolomeu de Gusmão*” al Sargento 2° José Vásquez

La solemne actividad culminó con la intervención del Ministro Consejero de la Embajada de Brasil, Fabio Antibas, quien felicitó a los recién condecorados, como también agradeció y destacó la publicación del libro acerca de Santos Dumont, comentando que “*refleja la cercanía y amistad entre ambos pueblos, que no solo están unidos en la aviación, sino que en varios ámbitos como naciones amigas*”.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, agradece sinceramente una vez más, el desinteresado y pronto apoyo prestado por las empresas que hicieron posible tanto la edición impresa como digital para esta importante investigación histórica: AIRBUS, EMPRESA NACIONAL DE AERONÁUTICA (ENAER), ESMAX AVIATION, el constante apoyo de la DGAC a través del MNAE, como también de la Embajada de Brasil en Chile y Agregaduría Aeronáutica de Brasil en Chile respectivamente.

❖ *Día de la Mujer Piloto*

Cordialmente invitados por la Presidente de la Asociación de Mujeres Piloto de Chile “*Alas Andinas*” Sra. Orietta Rodríguez Gaune, el día martes 26 de julio del año en curso, concurrimos al Museo Nacional del Aire y el Espacio para participar en la Ceremonia de Conmemoración del Día de la Mujer Piloto. Nuevamente, las organizadoras nos sorprendieron con la estupenda idea de invitar a camaradas

Mujeres Pilotos, que nos relataran sobre algunas materias y experiencias poco conocidas en el desempeño diario y cumplimiento de las funciones en la aviación del Ejército de Chile, la Armada de Chile, la Fuerza Aérea de Chile, Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones de Chile.



Se dio inicio a la ceremonia con las palabras de bienvenida de Orietta Rodríguez Gaune quien, en su alocución, recordó que el día 26 de julio de 1930, a los 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy se convertía en la Primera Mujer Piloto Civil de Chile, luego de un Curso de Vuelo efectuado en el Club Aéreo de Chile ubicado en aquella época en el Aeródromo de Los Cerrillos, curso que materializó gracias a una beca impulsada por el entonces comandante don Arturo Merino Benítez. Esa fue la razón por la cual se definiese esta fecha para conmemorar el “Día de la Mujer Piloto”.



A continuación, se dirigió a la concurrencia el Director del Museo Ricardo Gutiérrez Alfaro, quien manifestó que era un gran honor para el Museo haber sido elegido como el lugar en el cual se rendiría nuevamente, este sentido homenaje que muy merecido tienen nuestras Mujeres Piloto de Chile.

Así hicieron su presentación:

Capitán Antonieta Durán Arriagada
Teniente Daniela Figueroa Scholz
Teniente Vannia Aburto Navarro
Capitán Catalina Santibáñez Muñoz
Sub Comisario Camila Silva Segura
Sub Comisario Tamara San Martín

- Ejército de Chile
- Armada de Chile
- Fuerza Aérea de Chile
- Carabineros de Chile
- Policía de Investigaciones de Chile
- Policía de Investigaciones de Chile



Capitán Antonieta Durán Arriagada



Teniente Daniela Figueroa Scholz



Teniente Vannia Aburto Navarro



Capitán Catalina Santibáñez Muñoz



Sub Comisario Camila Silva Segura



Sub Comisario Tamara San Martín Cortés

Terminadas las presentaciones, la presidente de "Alas Andinas" Orietta Rodríguez en compañía al Director de Aeronáutica, GAv Raúl Jorquera Conrads procedieron a otorgar el Premio al Mérito Aeronáutico "Margot Duhalde Sotomayor" a cada una de las distinguidas expositoras.



Tras la entrega de los reconocimientos, la ceremonia de esa mañana, encontró un paréntesis muy emotivo, cuando se ofreció la palabra al Sr. Bosco Gárate padre de la Piloto Srta. Isabel Gárate Pérez de Tudela, quien perdiera la vida en un accidente aéreo ocurrido en Villarrica durante el presente año.

El Sr. Gárate acompañado de su esposa, Pamela Pérez de Tudela y de una de sus hijas, Beatriz Gárate Pérez de Tudela, recordó sentidamente el episodio haciendo presente el gran interés que desde pequeña Isabel manifestó por la aviación en general y por los aviones en particular, interés que se convirtió en pasión una vez que se recibió como Piloto Privado.

Desafortunadamente el día del accidente se confabularon factores meteorológicos, que hicieron que el avión se precipitase a tierra sin control pereciendo Isabel.

La Presidente de "Alas Andinas" Sra. Orietta Rodríguez y algunas de las autoridades presentes en la ceremonia se acercaron a expresar sus sentimientos de pesar y apoyo a los padres de Isabel y su hermana Beatriz.

Se dio término a la jornada con un cocktail de Camaradería, donde se fundieron en apretado ramillete las Pilotos Civiles con sus pares castrenses deleitando a los concurrentes con sus experiencias, ya lejos del riguroso ceremonial que significaba actuar como uniformadas, convirtiéndose en la atracción de los varones que arrobados contemplaban ese bello espectáculo.



Las pilotos expositoras y representantes de las FF.AA. como también de Orden y Seguridad junto a la presidente de la Agrupación de Pilotos Mujeres de Chile "Alas Andinas"; el vicepresidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile; el presidente y vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Junto a las estupendas y muy distinguidas integrantes de la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas” presentes esa mañana, estuvieron en este grato encuentro, el General de Aviación Raúl Jorquera Conrads, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el GBA (I) Joaquín Urzua Rentería; Ricardo Barnert Castillo, presidente del Club Aéreo de Santiago; Juan Carlos Sepúlveda, vicepresidente de Águilas Blancas; entre otros. Representado al Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile concurrieron el presidente de la corporación Norberto Traub Gainsborg y el vicepresidente Oscar Avendaño Godoy.

Algunas de las imágenes alusivas en RR.SS. para conmemorar el “Día de la Mujer Piloto”





La historia de la creación de esta tan especial fecha, se remonta hace a unos años atrás, cuando en una de las sesiones de directorio al interior del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, iniciada por el entonces presidente de nuestra corporación, don Enrique Flores Álvarez, se les rindieran una serie de homenajes a muchos precursores de nuestra aviación nacional.

Uno de ellos en particular, fue el efectuado el día 9 de noviembre de 1989, cuando un grupo de nueve aviadores, mayores de 80 años de edad, fueran homenajeados en un acto verificado en el Salón Auditorio de Lan Chile S.A. En aquella memorable ocasión, el coronel Flores rindió un homenaje póstumo a uno de los socios de esta corporación, Germán Picó Cañas y a su señora Dora Domínguez de Picó, ambos fallecidos, otorgándoseles un reconocimiento por su valiosa contribución al desarrollo de las alas chilenas.

En esta solemne ceremonia, sería homenajeadada también, doña Graciela Cooper Godoy.¹



Graciela Cooper Godoy, primera piloto chilena brevetada, era homenajeadada como socia honoraria del IIAHACH y precursora de las mujeres pilotos. Recibe el diploma y un ramo de flores de manos del presidente de esta corporación, don Enrique Flores Álvarez acompañado de los directores Horacio Barrientos, Mauricio von Teuber y Cyril Halley-Harris

¹ Graciela Cooper Godoy, piloto nacida el 30 de abril de 1909

II. OBITUARIO

CDA (A) Cristóbal Illanes Ramírez

“Testimonio de pesar”



Cristóbal Illanes Ramírez Q.E.P.D.

Integrante de la “Escuadrilla Buitres” de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”, desarrolló una bonita carrera en la Fuerza Aérea de Chile, sirviendo tanto en el país como en el extranjero. Institución de la cual se acogió a retiro con el grado de Coronel de Aviación, pasando posteriormente a desempeñarse en el área de operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Fue en ese entonces que tomó conocimiento de la existencia de nuestro instituto, demostrando interés en sus actividades, llevándolo a cooperar en ciertas investigaciones históricas que por entonces desarrollábamos.

Así también, solicitó nuestro apoyo en busca de antecedentes relacionados con un ancestro suyo, de la época de la aviación pionera, que perdiera la vida en un lamentable accidente aéreo. Naciendo lentamente a raíz de ello, una relación de amistad que lo llevó a colaborar con entusiasmo en la edición de uno de los tomos de la colección “Horas de Losa”, en que dio a conocer algunas de sus vivencias como piloto de combate.

Amistad que no obstante el paso del tiempo, perduró, sin saber que una enfermedad traicionera ya había comenzado a minar su salud.

Dolencia que, pese a todos los esfuerzos de la medicina, terminó por poner término a su vida, dando lugar sus funerales realizados con asistencia de sus compañeros y camaradas de armas, a sentidas muestras de dolor.

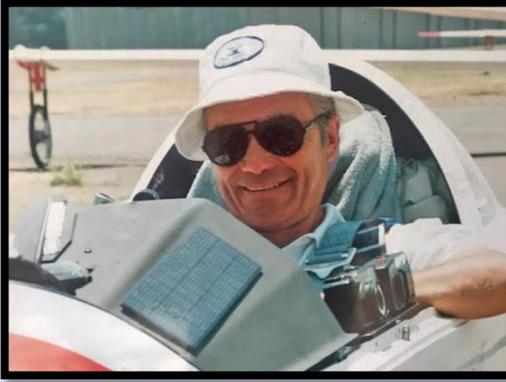
Sean estas líneas, testimonio del pesar que su partida nos ha ocasionado.

Sergio Barriga Kreft



Reinaldo Urbina Abraham

"Cruzó hacia el infinito"



Reinaldo Urbina Abraham Q.E.P.D.

Hombre de inteligencia superior, supo labrarse una sólida posición en el ámbito empresarial, pero de ello nunca hizo ostentación, como tampoco del prestigio internacional que alcanzó en el deporte del volovelismo.

Algo que lo apasionaba y al que se entregó en cuerpo y alma como socio del Club de Planeadores de Santiago. Especialmente formando equipo con otros camaradas aviadores, en los ya legendarios cruces cordilleranos entre Chile y Argentina y viceversa.

De reconocida sencillez para él eran vuelos como cualquier otro. No corría riesgos y si estimaba que las condiciones no estaban propicias para desafiar las altas cumbres, no lo hacía. Siendo algo que debía quedar registrado para la posteridad en las páginas de la historia de la aeronáutica internacional, varias fueron las oportunidades en que aceptó conversar con nuestro Instituto y en cada una de ellas, nos encontrábamos con el deportista innato, el que volaba por el placer de volar, atendiendo con cordialidad verdadera nuestras inquietudes.

Ambiente grato en que nos develaba los misterios del vuelo a vela, alabando la bondad del Creador al dotar a nuestra patria de una imponente cadena montañosa, apta para practicar aquella disciplina. Que agradable era conversar con él, que sin proponérselo se hacía admirar y respetar.

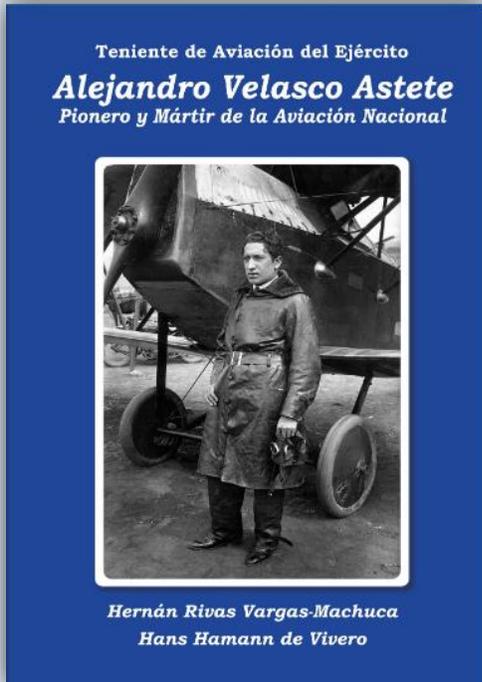
Reconocida era su mano franca y generosa que siempre estuvo abierta para atender las necesidades de otros deportes aéreos, pero si comprendía que su esfuerzo caería en vano, silenciosamente se hacía a un lado. Bien se dice que el destino en oportunidades depara crueles e inexplicables sorpresas y un día cualquiera un mal traicionero silenciosamente se fue apoderando de él, hasta obligarlo a hacer abandono de toda actividad. Privándolo incluso de recibir personalmente el "Premio Paul Tissandier", que por sus méritos justicieramente le otorgara la Federación Aeronáutica Internacional.

En la misa que por el eterno descanso de su alma se oficiara en un templo aledaño al aeródromo testigo de sus hazañas, el pesar y la tristeza se palpaban en un ambiente de recogimiento profundo, roto solo por las oraciones del sacerdote. Emoción que hizo brotar muchas lágrimas, cuando en el momento en que la urna con sus restos era sacada del templo, una formación de aviones del club llevando planeadores a remolque pasó a baja altura sobre el doliente cortejo.

Era el adiós de sus camaradas que parecían indicarle donde encontrar aquella térmica que permitiría a su alma limpia ascender hacia las alturas de lo insondable. Allá lejos, donde con seguridad se habrá reencontrado con aquellos que lo antecedieron en el cruce al infinito.

Sergio Barriga Kreft

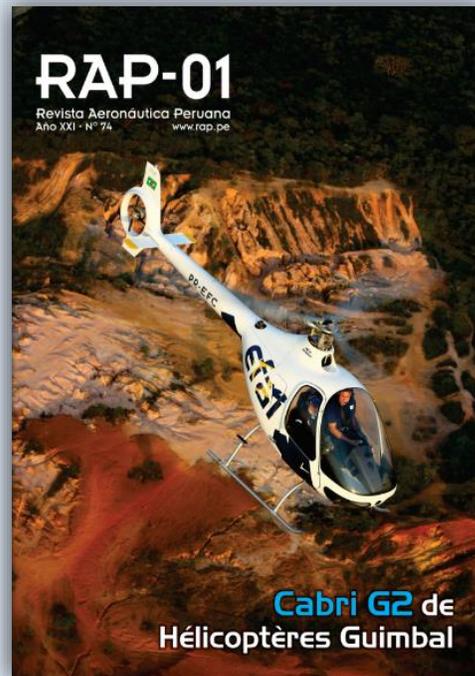
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



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

Portadas de algunas valiosas publicaciones digitales que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

Muchos saludos a todos ustedes.



IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

Al igual que para otras importantes actividades recientes, nuestra corporación hizo llegar oportunamente los respectivos saludos de nuestra corporación por el Aniversario al señor Agregado Aéreo a la Embajada del Perú en Chile, Coronel FAP Juan Luis Sánchez Caballero.



Santiago, 23 de julio de 2022

Sr.
Coronel FAP Juan Luis Sánchez Caballero
Agregado de Defensa Adjunto y Aéreo del Perú en Chile
Presente

Norberto Traub Gainsborg, *Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile* saluda muy cordialmente al Señor Agregado de Defensa Adjunto y Aéreo de la Embajada del Perú en Chile, Coronel FAP don Juan Luis Sánchez Caballero, a nombre propio y del Directorio del Instituto le desea toda clase de éxitos y felicidades al cumplir la Fuerza Aérea del Perú, su octogésimo primer aniversario.

Sirvan estas expresiones como una forma más de seguir estrechando lazos de amistad entre entidades que solo persiguen mantener viva la historia de sus Instituciones Matrices dejando un legado que sirva de guía para las futuras generaciones.

Traub aprovecha esta oportunidad para manifestar al Coronel FAP Sr. Sánchez Caballero los sentimientos de su más alta consideración y estima.

❖ **Jornadas de Historia Aeronáutica en el Museo Nacional de Aeronáutica (Argentina)**

El sábado 27 de agosto del corriente mes dieron comienzo en el microcine del museo nacional de aeronáutica, la primera edición de las “Jornadas de Historia Aeronáutica”, dando continuidad a los eventos que comenzaron el día 10 de agosto en ocasión de un nuevo aniversario de la creación de la Fuerza Aérea Argentina, siguiéndole las “Jornadas Educativas” y el multitudinario festival aéreo “Argentina Vuela 2022”.

En este marco festivo aeronáutico, el Museo Nacional de Aeronáutica a través de la División Capacitación e Investigaciones Históricas del mismo, organizó y convocó a un selecto grupo de historiadores e investigadores a los fines de exponer al público en general, sobre diferentes temas relacionados con el génesis de nuestra aviación militar.

Con un nutrido marco de concurrencia, la jornada se inició a las 10:30 horas con el discurso de bienvenida a cargo del Señor director del MNA, Comodoro (R) Carlos Maroni, quién agradeció la presencia de los concurrentes, de los expositores, y reseñó las actividades que se vienen realizando en el Museo, como ser los trabajos de infraestructura, de restauración y de futuras incorporaciones al patrimonio de aeronaves provenientes de otras Fuerzas Armadas.

El Ensamble de Música de Cámara de la FAA dio inicio a las Jornadas interpretando piezas musicales que guardan relación con los comienzos de nuestra aviación y con el Padre de la misma, Jorge Alejandro Newbery, recibiendo los cálidos aplausos de los presentes.

Luego de la presentación mediante la lectura de su Curriculum Vitae, fue el turno del primer expositor, en este caso el Señor Brigadier (R) Don Hugo Di Risio, deleitando a los asistentes con nada menos que la vida y obra de Jorge Alejandro Newbery y su legado a las generaciones actuales, haciendo uso de una dialéctica fácil de entender y muy risueña.

El Doctor Alejandro Vidal reseñó el génesis de la Aeronáutica Militar Argentina desde sus comienzos hasta su independencia institucional ocurrida en el año 1945. Finalizada esta ponencia, se procedió a un intervalo en dónde se ofreció un Coffee Break, ocasión que dio oportunidad para las charlas e intercambio de saludos entre los presentes.

La Jornada continuo con la brillante ponencia de los investigadores aeronáuticos José Luis y Lucas Giani, refiriéndose al papel que les cupo a los aviones Dewoitine D.21 y D.25 en la consolidación del arma de caza de la aviación militar argentina. Como último exponente, fue el turno del periodista especialista en temas de Defensa Nacional, Ricardo Burzaco, haciendo uso de su conocimiento sobre la actividad de la Fábrica Militar de Aviones durante el período 1945 a 1960, recalcando que algunas de esas aeronaves producidas en Córdoba se encuentran expuestas en el MNA.

Esta primera Jornada de Historia Aeronáutica finalizó con las palabras de agradecimiento a los exponentes, (quienes también fueron agasajados con un Diploma y un ejemplar del libro “El Vuelo del Cóndor) por parte del Señor director del MNA invitando a concurrir a las próximas jornadas venideras y a disfrutar de un lunch como corolario de una jornada cargada de historia aeronáutica.

S.M.(R) Walter Marcelo Bentancor

Jornadas de Historia Aeronáutica

27 de agosto de 10 a 16 hs.

Microcine del Museo Nacional de Aeronáutica

NOS ACOMPAÑAN

UNDEF Universidad de la
Defensa Nacional



INSTITUTO
NACIONAL
NEWBERIANO



INSTITUTO ARGENTINO
DE HISTORIA MILITAR



**Defensa y
Seguridad**

Asociación Española de
Historia Militar



Esta importante actividad cívico cultural, realizado en el Museo Nacional de Aeronáutica de la República Argentina, cuenta con el patrocinio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, corporación que les desea al personal del MNA, distinguidos conferencistas como al igual a los asistentes a este magno ciclo, vayan nuestros mayores deseos de éxito, cordialidad y buenaventura.

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO

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

1/08/1920: Tras una concurrida manifestación popular en el Parque Cousiño de la ciudad de Santiago, la entonces “1ra. Escuadrilla de Aviación” se embarca en el Vapor *Pisagua* rumbo a Arica, desde donde volará a Tacna, permaneciendo en la zona hasta abril de 1921.



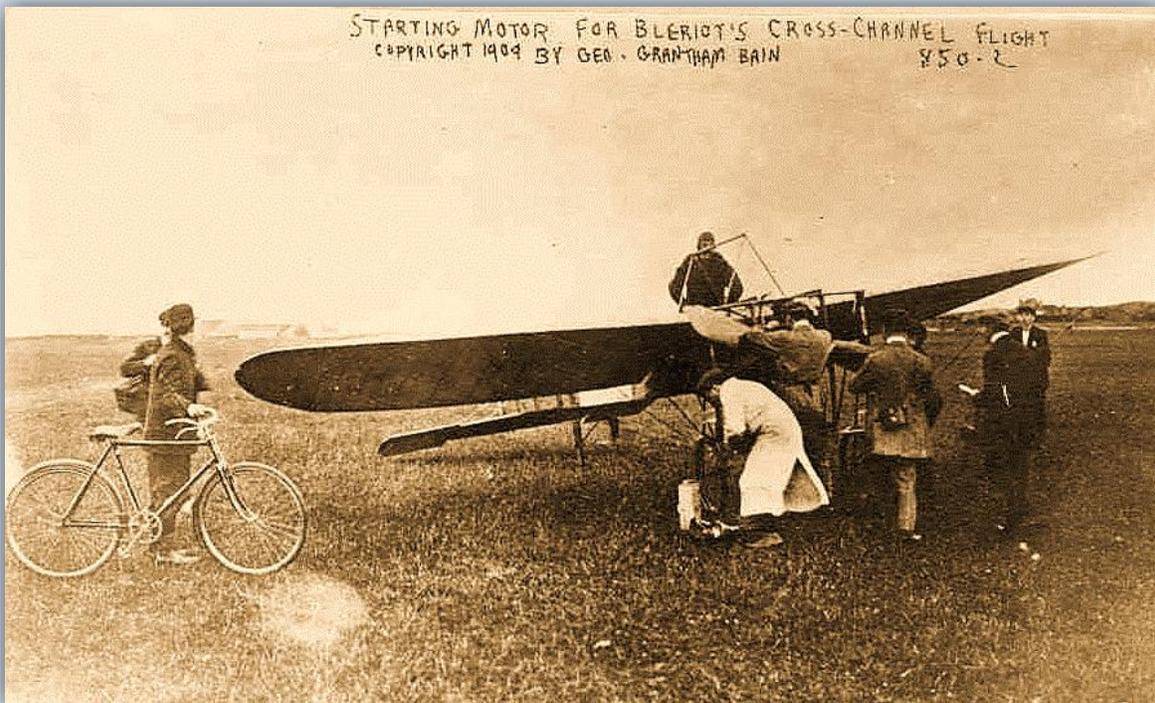
1/08/1924: El Teniente 1º de Marina, señor Manuel Francke Mariotti junto al Comandante Abel Campos y los cuatro tripulantes: mecánico 1º Guillermo Gómez; maquinista 1º Juan Constanzo; telegrafista 1º Emilio Cifuentes y el marino 1º Hipólito Zambrano, realizan en el bote volador Guardiamarina Zañartu, el primer raid Valparaíso – Coquimbo – Huasco – Caldera – Mejillones - Iquique y Arica donde tras recorrer cerca de novecientas millas en 11,25 horas, arriban el día 4 de agosto a las 11.45 horas. Dos días después se inicia el retorno a Valparaíso utilizando la misma ruta.



1/08/1924: Dos Escuadrillas de aviones navales argentinos (3 Vickers “Viking” y 3 Avro 552) vuelan desde la Estación Aeronaval Puerto Belgrano a Buenos Aires, para participar en la recepción de la División Naval Italiana, que conduce en visita oficial al heredero de la Corona de Italia, Príncipe Humberto de Saboya. El viaje de ida se efectuó en 5 horas 45 minutos y el de regreso en 5 horas 30 minutos, significando para la época, un vuelo récord en escuadrilla.

1/08/1932: El primer avión del Arma Aérea Paraguaya parte para el Chaco. Se trató del avión Potez 25 A.2 N°6, tripulado por el Tte.1°PAM, señor Trifón Benítez Vera como piloto, transportando al Capitán de Infantería, señor Ramón Avalos Sánchez, oficial de enlace del Estado Mayor, quien viajaba al Chaco en cumplimiento de una misión.

1/08/1936: Como a las 10 de la noche, fallece en su residencia parisina del Boulevard Saint Germain, el célebre pionero de la aviación, Louis Charles Joseph Blériot. Sus logros, hazañas y al igual que sus aviones, fueron conocidos e imitados por el mundo entero. Basta recordar que en Chile, fue un avión diseñado por este aviador, el primer aparato militar que voló una mañana del 6 de marzo de 1913.



Curiosa Postal que ilustra momentos anteriores al célebre cruce en avión del Canal de la Mancha por Louis Blériot

01/08/1988: Aniversario de la Dirección de Defensa Antiaérea y Fuerzas Especiales. Originalmente Dirección de Defensa Antiaérea y Telecomunicaciones, su primer Director fue el General de Brigada Aérea (DA) Antonio Braghetto Vergara.

2/08/1984: Se crea el Regimiento de Aviación N° 1 "La Independencia" del Ejército de Chile con asiento en la ciudad de Rancagua. Esta Unidad de Armas Combinadas coopera en actividades de acercamiento con la comunidad, como lo son el traslado de enfermos graves, rescate en situaciones de catástrofe natural y otras múltiples actividades de apoyo. A partir del 2 de enero de 1995, los medios del Comando de Aviación del Ejército pasan a conformar la Brigada de Aviación en la ciudad de Rancagua.

3/08/1928: Con esta fecha se celebra la llegada del material Vickers al ahora llamado Grupo de Aviación N°3, que funcionara en la Base Aérea de Maquehue, con asiento en la ciudad de Temuco, Chile. Una de las más antiguas unidades de la Fuerza Aérea el cual nació bajo el nombre de 1ª Compañía de Aviación

Militar en 1918. El Grupo de Aviación Nº3 tuvo inicialmente como base El Bosque y luego la ciudad de Temuco, en el aeródromo de Maquehue. Su primer comandante fue el Capitán de Ejército Andrés Soza Fuentes. Posteriormente, será desactivado en varias ocasiones. Ha operado también como Grupo de Helicópteros y como Grupo de Ataque con material A-36. Hoy en día tiene su asiento en Iquique, en la Base Aérea "Los Cóndores" y está dotado del más moderno material de combate de que dispone la Fuerza Aérea de Chile.

4/08/1970: LAN Chile inicia vuelos a Europa con material de vuelo Boeing 707.

4/08/2009: Fruto del trabajo en conjunto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y LAN, se publica el primer procedimiento de aproximación satelital sin ayuda terrestre para el Aeródromo "La Florida" de La Serena. Mediante esta tecnología, que por primera vez se aplicó en Latinoamérica, se puede realizar aproximaciones con segmentos curvos, por entre las montañas, siguiendo la sinuosidad de los valles.

5/08/1920: Se crea la entonces Maestranza Central de Aviación, la que más tarde en 1930, cambiaría su denominación a Ala de Mantenimiento. En esta Unidad, en el año 1946, se organiza la Escuela de Ingenieros de Aviación, y más tarde en enero de 1963 se creará la actual Academia Politécnica Aeronáutica "General de Brigada Aérea Hugo Fuentes Fuentes", encargada de impartir enseñanza superior con la finalidad de formar, especializar, perfeccionar y capacitar los recursos humanos profesionales y académicos que requiere la Fuerza Aérea de Chile.

6/08/2000: Un moderno bimotor CASA 212-300 del Ejército de Chile, despegado desde la base de la Brigada de Aviación en Rancagua en un viaje hacia Coyhaique trasladaba civiles mayormente parientes de oficiales y personal de esa fuerza armada; luego de dejar atrás Puerto Montt, el piloto reportó excesiva acumulación de hielo en los bordes de ataque de las alas y emprendió regreso hacia el continente, adentrándose hacia el frío interior cordillerano, donde su problema se agravó, terminando estrellado en una profunda quebrada. Sólo después de varios días de dramática y concurrida búsqueda los restos mortales de 14 personas fueron penosamente recuperados.

07/08/1886: Nace en Hijuelas (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet Nº1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Falleció en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958.

Con el fallecimiento de "don Cloro" como llamaban sus amigos, la aviación chilena pierde al más popular de sus pioneros, y quizás uno de los más vinculados con el desarrollo de la aeronáutica. Su labor fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, Director de una Escuela de Aviación propia, piloto de pruebas y de correo, protagonista de espectaculares accidentes y grandes hazañas. Quizás de él se pueda decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento en que vivió su apacible retiro, el zumbido de los motores constituyó su música predilecta. Figueroa nos dejó una máxima, y que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: ***"Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN"***



El segundo transporte de correspondencia por avión registrado, fue iniciativa privada del AERO CLUB DE CHILE y llevado a efecto el 1° de enero de 1919 por el aviador señor Clodomiro Figueroa Ponce, quien para costear en parte los gastos, cobró \$ 5 por cada envío, valor señalado en una viñeta particular confeccionada al efecto. Transportó en este vuelo desde el Club Hípico de Santiago hasta el parque de Playa Ancha de Valparaíso 539 cartas, regresando la misma tarde a Santiago. Las cartas transportadas en su primer vuelo en ambas direcciones fueron entregadas personalmente y aquéllas en que la dirección era lejana, las depositó en el correo tradicional, pagando y adhiriendo un sello de 10 cts, que correspondía a la tarifa vigente en aquellos días. Más tarde, el 20 de agosto de 1921, realizó otro Correo Aéreo esta vez de carácter internacional, entre Santiago y Mendoza usando las mismas viñetas en aproximadamente 60 cartas.

(Fuente referencial consultada: <http://www.chilecollector.com/archwebfila03/archwebstamp0100/stampset0149.html>)

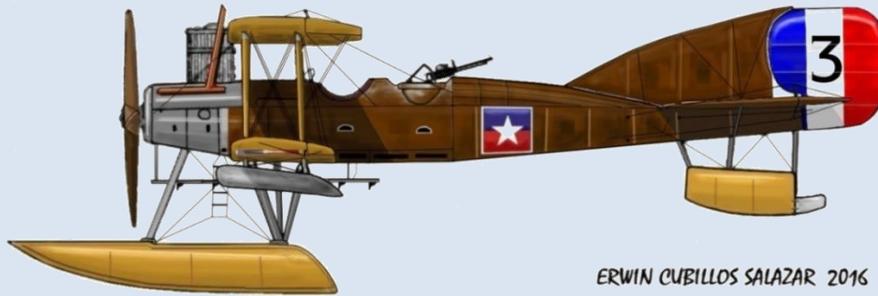
07/08/1953: Primer vuelo del bimotor argentino multipropósito IA-35 HUANQUERO, diseñado y construido por la FMA, y equipado con motores nacionales IA-19 R-El Indio, de 750 hp. Su primer Piloto fue el Teniente 1º, señor Jorge Connan Doyle. El diseño de la aeronave, se debe al famoso Ingeniero aeronáutico alemán, Dr. Kurt Tank y su asesor Paul Klages. El avión fue bautizado como IA 35 "Justicialista del Aire", nombre revocado luego de la Revolución de 1955.

8/08/1914: El Primer Raid Nocturno sudamericano con pasajeros fue realizado en Chile por el Aviador Chileno David Fuentes. Este fue entre las ciudades de Talcahuano y Concepción.

8/08/1919: El Sargento Aviador chileno, señor José del Carmen Ojeda, volando un Bristol M1-C, bate el récord sudamericano de altura, alcanzando una altitud certificada de 7.188 m., verdadera proeza en la época.

8/08/1920: El italiano Elia Antonio Luit, realiza un vuelo sobre Guayaquil, Ecuador a bordo de un avión Macchi Hanriot HD1, bautizado como "el Telégrafo 1". Este avión había sido adquirido en Europa por el dueño del periódico nacional "El Telégrafo". Será tanto el impacto de este vuelo, que el Presidente del Ecuador, señor José Luis Tamayo, conseguirá con fecha 27 el octubre de 1920, que el Congreso emita el decreto para la fundación de dos Escuelas de Aviación para Quito y Guayaquil respectivamente, dando así inicio oficial a la Aviación Militar Ecuatoriana.

08/08/1921: Primer Raid de la Aviación Naval de 3 aviones Short realizado en Chile entre las Torpederas y "Quintero". Este sería una de las primeras operaciones de adaptación efectuadas por la Aviación Naval, reconociendo su entorno operativo natural. El raid fue liderado por el comandante británico asimilado a la Armada de Chile, señor James L. Travers. Otros Tripulantes fueron el Teniente 1º Manuel Francke Mariotti, Ingeniero 3º, Alfonso Lizasoain Henríquez, Guardiamarina Alfredo Caces, Piloto 3º Agustín Alcayaga y los Mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda.



Aspecto original del Short 184 al momento de ser probado en Las Torpederas.

8/08/1963: Se aprueba el Decreto Ley 19 publicado en la Gaceta oficial 14.987, por el cual se reglamenta la Aviación Nacional de Panamá.

9/08/1931: El capitán hondureño, señor Lisandro Garay efectúa un recorrido aéreo entre Estados Unidos y Honduras, en el avión bautizado “Lempira”, pero al arribar al Cabo Hatteras jurisdicción del estado de Carolina del Norte, USA, una fuerte tormenta le impidió continuar y descendió en el mar, permaneciendo aproximados 36 horas a la deriva, hasta ser rescatado por un barco de nacionalidad brasileña que navegaba en esas aguas. Garay está registrado como el primer piloto de la historia latinoamericana en ser rescatado de la mar.

10/08/1912: No obstante que la Fuerza Aérea Argentina como rama independiente fuera creada el 4 de enero de 1945, se conmemora cada aniversario de esta fecha su origen, recordando cuando a través de un decreto del entonces Presidente de la Nación, señor Roque Sáenz Peña, se creó la Escuela de Aviación Militar en terrenos de El Palomar, provincia de Buenos Aires.

10/08/1918: Cae en campos de Pau (Francia) el recordado amigo de Chile, señor Capitán don Juan Manuel Boiso Lanza, pionero y primer mártir de la aviación militar uruguaya. En su memoria, la fecha fue establecida con la anuencia del Poder Ejecutivo, para evocar el Día de los Mártires de la Aviación Militar del Uruguay.



10/08/1938: Por Resolución de la entonces Aeronáutica Militar dependiente del Ejército Nacional del Uruguay, se dispuso homenajear cada 10 de agosto, a los camaradas caídos en el cumplimiento del

deber. Tras la creación en el año 1953, la Fuerza Aérea Uruguaya mantuvo dicha efeméride.

11/08/1919: Primer vuelo en Bogotá y segundo realizado en territorio colombiano. El avión Curtiss JN-4 Standard bautizado "Bolívar" llegó de Honda, a donde había sido transportado en cajas desde Barranquilla, y después de aterrizar en el campo Muzú fue recibido por el presidente Marco Fidel Suárez y su gabinete. Su piloto fue el joven poeta y pintor estadounidense, William Knox-Martin.



William Knox Martin con su Curtiss JN-4 bautizado como "Bolívar" recién llegado a la sabana de Bogotá.

11/08/1932: Enrique Malek (quien fundó la primera aerolínea nacional panameña en 1933) llega a Paitilla, Panamá procedente de David en los Estados Unidos, en un aeroplano de la Crawford Airplane Distribution Co., que construyó él mismo en su mayor parte. Convirtiéndose en el primer panameño que confeccionaba un aeroplano, dándole nacimiento a la aviación privada y deportiva nacional.

12/08/1955: Se inauguran obras edilicias tanto en la Base Aérea Paraguaya de Ñu-Guazú, como en las instalaciones del Transporte Aéreo Militar (TAM) y de Líneas Aéreas de Transporte Nacional (LATN) en el Aeropuerto Internacional de Asunción, Paraguay.

14/08/1943: Son distribuidos entre diversos Clubes Aéreos, los diez primeros aviones "Aeronca", recibidos desde los Estados Unidos, que fueron adquiridos con el producto de la colecta pública "Alas para Chile".

- Club Aéreo de Chile (Santiago) 2 aviones
- Club Aéreo Universitario 2 aviones
- Club Aéreo de Valparaíso 1 avión
- Club Aéreo de San Felipe 1 avión
- Club Aéreo de Los Andes 1 avión
- Club Aéreo de Chillán 1 avión
- Club Aéreo de Temuco 1 avión
- Club Aéreo de Puerto Montt 1 avión

14/08/1944: Si bien los antecedentes primarios de la Aviación Naval se originan en Colombia a partir de la incorporación del buque MC Cúcuta, entre 1934 y 1938, su creación oficial como Aviación Naval de Colombia se realiza mediante decreto N° 1950 del año 1944.

14/08/1965: Creación del Club Aéreo de Alto Palena, ubicado a unos 360 kilómetros de Puerto Montt.

14/08/2010: Se reciben para la Aviación Naval Ecuatoriana, los primeros dos helicópteros Bell 430. La 3ra. Escuadrilla de la Aviación Naval Ecuatoriana -ANE- recibió los Bell 430 para ser avocados a sus diversas actividades, y lograr reforzar su flota compuesta principalmente por Bell 206 y un par de Bell 230 (HN-401). Desde su llegada los Bell 430 fueron asignados a la Dirección Regional de Espacios Acuáticos y Guardacostas Insular.



Helicóptero Bell 430 de la Armada ecuatoriana. (Fotografía Juan Carlos Villagomez)

15/08/1919: El piloto italiano, señor Antonio Locatelli, realiza un vuelo de regreso entre Santiago (Chile) y Buenos Aires (Argentina), llevando al igual que lo hiciera en su viaje realizado en julio, los primeros sacos de correspondencia aérea desde estas ciudades. Correo que debidamente certificado por la autoridad postal nacional, constituyó el primer correo aéreo oficial entre ambos países

15/08/1962: El gobierno de la República Argentina dona una aeronave De Havilland DH.104 "Dove" para uso exclusivo del Presidente de la República del Paraguay. Dicha aeronave fue matriculada como T-39 en la FAP y llegó a ser el primer avión presidencial de uso exclusivo.

15/08/1964: Oficiales y Sub-Oficiales de la Aeronáutica Militar Paraguaya, lucen por primera vez el uniforme de color azul durante el desfile militar de la fecha. El mismo había sido autorizado por el Decreto N° 4.659 del 14 de mayo del mismo año.

16/08/1917: Obtiene en Chile, su Brevet de piloto militar el teniente ecuatoriano, señor Pedro Traversari Infante, quien realizó sus estudios superiores en la Escuela Militar de Chile. Luego en 1915 ingresará a la Escuela Aeronáutica Militar de Chile.

16/08/1948: Es creada la Aerolínea “Cuba Aeropostal”, la que volaría desde 1949 rutas domésticas y dentro del área del Caribe hasta fusionarse con Cubana de Aviación en mayo de 1959.

16/08/1951: Primer vuelo nocturno desde Santiago de Cuba a La Habana con un avión Douglas DC-3.

17/08/1914: Fallece el Sargento 1º Aviador chileno, señor Adolfo Menadier Rojas, mientras pilotaba el avión Breguet “Soldado Cortés” de 80 Hp., tratando de cubrir la distancia entre Lo Espejo - Puente Alto - Río Maipo - Lo Pinto - La Estrella - Macul - Los Leones -Santiago, Las Rejas - Maipú - Lo Espejo. Su nombre hoy lo recuerda la Escuela de Especialidades “Sargento Adolfo Menadier Rojas” de la Fuerza Aérea de Chile.

17/08/1929: Es creada la Aviación Naval Paraguaya, por Decreto del Poder Ejecutivo N° 34.300 como “La Estación Aeronaval”, ante la necesidad de dotar a la Armada Nacional del poder aéreo apta para intervenir en operaciones integradas con las demás fuerzas navales.

18/08/1920: Se nombra Teniente 2º de Reserva al piloto militar don David Fuentes Soza, y destinándosele a la Escuela de Aeronáutica Militar, para que hiciera un curso de Instrucción, convirtiéndose en el primer aviador civil chileno en recibir el nombramiento de “Oficial de reserva”.

18/08/1954: Se crea el Museo Aeronáutico del Uruguay, el que lleva el nombre del que fuera su creador y primer director, “Coronel (Aviador) Jaime Meregalli”, actualmente dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea. Sus orígenes se remontan a varias vitrinas exhibidas desde inicios de los años cuarenta en el Aeródromo Militar Capitán Boiso Lanza.

19/08/1969: Con sede en São José dos Campos - SP, se crea EMBRAER S/A (Compañía Aeronáutica Brasileña), con el Coronel Ozires Silva como su fundador a la cabeza. EMBRAER es hoy uno de los principales fabricantes de aviones civiles y militares en el mundo.

20/08/1873: Nace Alberto Santos Dumont, pionero de la aviación, inventor e ingeniero brasileño.

Algunos consideran a los hermanos Wright como los primeros en realizar esta hazaña, debido al vuelo catapultado que ellos manifestaron haber realizado el 17 de diciembre de 1903.

Sin embargo, el aeronauta Alberto Santos Dumont fue el primero en despegar por medios propios, cumplir un circuito preestablecido, bajo la supervisión oficial de especialistas en la materia, periodistas y ciudadanos parisinos y posteriormente aterrizar exitosamente, por lo que universalmente se le reconoce como “Padre de la Aviación”.





20/08/1921: El primer “correo aéreo internacional chileno” realizado por un piloto civil nacional, lo hizo el señor Clodomiro Figueroa Ponce, al unir Santiago de Chile y la ciudad de Mendoza en Argentina en su avión monoplano Morane Saulnier de 120 hp. bautizado “Valparaíso”.

20/08/1945: A las 11.30 horas de este día, se efectuó en la Base Aérea de El Bosque, la ceremonia de bendición y entrega a la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” del avión DL-DL.22 y del facsímil de la Espada de San Martín, que el Gobierno de la hermana nación argentina obsequiara en fecha reciente.

El avión traído en vuelo por el Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, había arribado al país, el pasado 21 de julio, junto a la escuadrilla de nueve aviones T-6 chilenos que viajaron en representación de Chile, a las Fiestas Julias de la vecina República.



DL-DL.22 luciendo los colores argentino-chilenos, con los que fue obsequiado.

21/08/1910: Con el fin de realizar vuelos en Chile, coincidiendo con el Centenario de la Independencia Nacional, los señores David Echeverría y Miguel Covarrubias, adquirieron en Francia un biplano Voisin con motor de 50 HP., el cual, tripulado por el ciudadano francés residente en el país, don César Copetta Brosio con ayuda de su hermano Félix, se elevó desde la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, Santiago.



En honor a esta memorable fecha, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, celebra su aniversario.



“Tal ha sido el éxito de los primeros vuelos en Chile. César Copetta significará el nombre del primer aviador chileno y sus ensayos serán mirados con el cariño y la admiración que sugieren los “pioneers” en sus obras grandes y temerarias. El 21 de agosto será más tarde una fecha que ha de recordarse, como asimismo los potreros llanos de la chacra Valparaíso. La aviación avanza de un modo gigantesco y muy pronto sus hechos nos contagiarán y harán de ella algo más positivo y más popular. La conquista del aire se ha conseguido y el hombre pasará á disfrutar de su victoria.”(sic.)

Diario “El Mercurio” del día lunes 22 de agosto de 1910

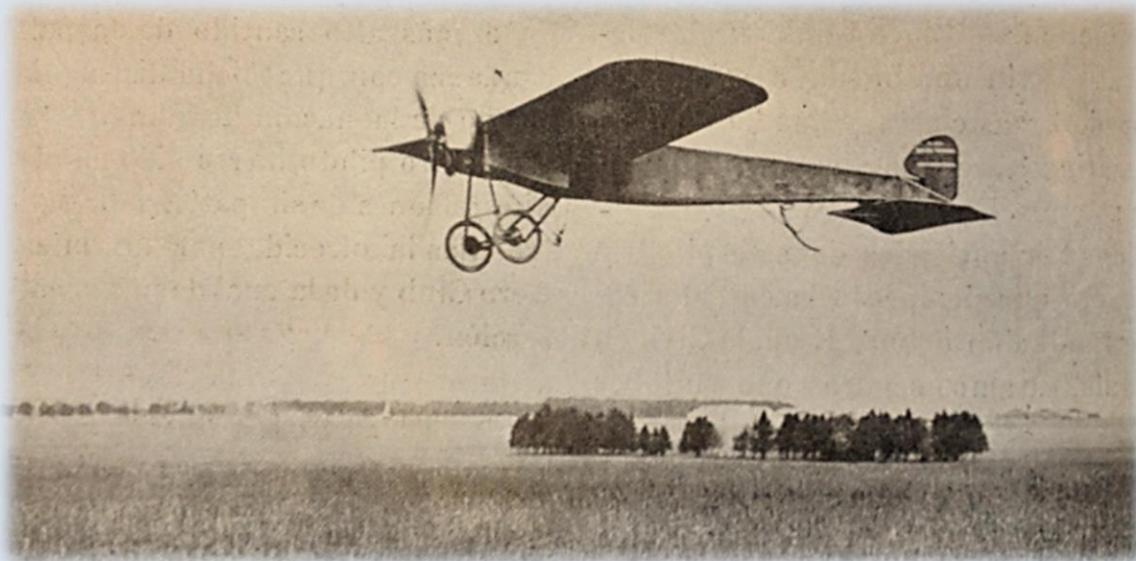
21/08/1941: Fundación del Club Aéreo de Rancagua, ubicado en la capital de la Provincia de Cachapoal, Chile y en la denominada “Región del Libertador General Bernardo O'Higgins”, en recuerdo al Padre de la Patria.

21/08/2008: Primer “vuelo verde” en Chile y segundo a escala mundial. Recibió esta denominación por ser un vuelo comercial efectuado tras una planificación que optimiza la trayectoria y procedimientos a emplear, reduciendo el consumo de combustible y por ende las emisiones contaminantes, que contribuyen al efecto invernadero. En este caso, la DGAC, la autoridad de aviación civil de Nueva Zelanda y la empresa LAN unieron esfuerzos para que una aeronave Airbus 340 – 400 de LAN, hiciera la ruta Santiago – Auckland (vuelo LAN 801) y Auckland – Santiago (vuelo LAN 800) bajo esta modalidad.

22/08/1909: Entre los días 22 y 28 tiene lugar en Reims, Francia, la primera reunión aeronáutica de la historia. En el curso de esa celebración, Henry Farman llevó a cabo el primer vuelo de más de 100 millas (161 Km.) del mundo, convirtiéndose en el primer hombre en volar en un aeroplano con dos pasajeros a bordo. Otro hito adicional, lo cumplen los chilenos José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, siendo los primeros Sudamericanos que participan en este Gran Meeting de Aviación.

23/08/1912: El gobierno del Paraguay decidió mediante decreto, becar a Silvio Pettirossi para realizar estudios de pilotaje en Francia y convertirse así en el primer paraguayo en brevetarse como piloto.

23/08/1914: Primer vuelo sobre Magallanes. A las tres de la tarde del frío y amenazante domingo 23 de agosto de 1914 y ante una multitud que en número cercano a las tres mil personas colmaba las localidades del recinto hípico, se procedió a bautizar al pequeño monoplano Bathiat Sánchez con el nombre de “Punta Arenas”. Luis Omar Page, llevando una boina y un grueso jersey de lana, guantes y antiparras, tomó colocación en el puesto de pilotaje. Luego de hacer partir el motor, el aeroplano corrió unos cuantos metros por la pista del hipódromo, para desprenderse del suelo y adentrarse tímidamente en el cielo patagónico.



Fotografía del monoplano Bathiat-Sánchez “Punta Arenas”

23/08/1916: Con la firma del decreto de creación de la Escuela de Aviación Naval (EAvN), por el entonces Presidente Wenceslau Braz, siendo ella la primera escuela de aviación militar de Brasil y, por lo tanto, cuna de su aviación militar.

23/08/1945: Creación del Club Aéreo de Curacautín, ubicado en la Región de la Araucanía, en la Provincia de Malleco, Chile.

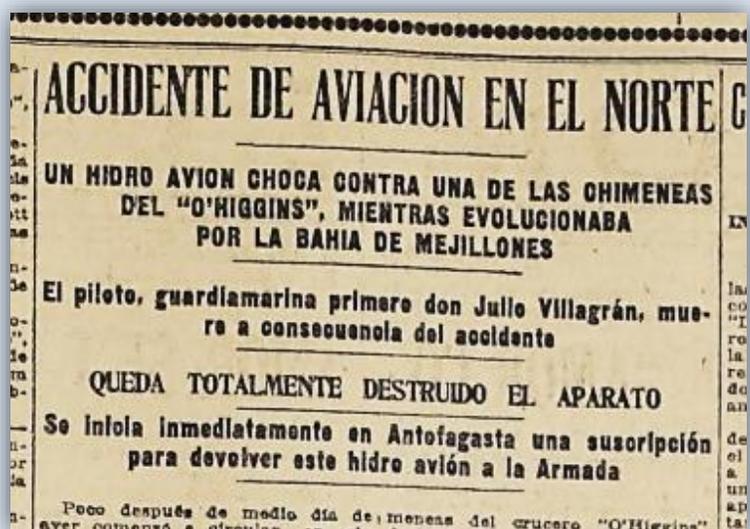
24/08/1912: El piloto y constructor de aeronaves chileno, señor José Luis Sánchez Besa, gana la copa del Club Náutico en un hidroplano de su invención. El Concurso fue realizado en Saint Malo entre el 24 y el 31 de agosto de ese año.



Hidroavión Sánchez Besa en Mónaco.

24/08/1917: El capitán Horacio Ruiz Gaviño vuela el primer avión de total manufactura mexicana: el biplano Serie A núm. 3 con hélice Anáhuac y motor Aztatl.

24/08/1920: A las 10.30 de la mañana, fallece el Guardiamarina de 1ra. Clase, señor Julio Villagrán Cádiz mientras efectuaba en la rada de Mejillones lo que sería su primer vuelo en hidroavión. El joven oficial naval que había recibido hace pocas semanas antes su brevet de piloto en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, tuvo un violento choque de su aeronave con una de las chimeneas del Crucero acorazado O'Higgins de la Armada. Su rescate tras caer se efectuó de inmediato pero la magnitud de las heridas sufridas no le permitió continuar con vida.



24/08/1941: Creación Club Aéreo de Ancud, situado en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos. Se encuentra a 1.132 km de Santiago, Chile.

24/08/1953: Récord sudamericano de permanencia en el aire en Planeador. En Huesca, España, el Teniente 2° de la Fuerza Aérea de Chile, René Arriagada Anento, establece un nuevo récord sudamericano de permanencia en el aire en planeador, con 13 horas 24 minutos. El récord fue establecido en circunstancias que el Teniente 2° Arriagada efectuaba un curso de vuelo sin motor en la Escuela de Montflorite, Huesca, Aragón.

Medalla de plata otorgada al teniente René Arriagada A.

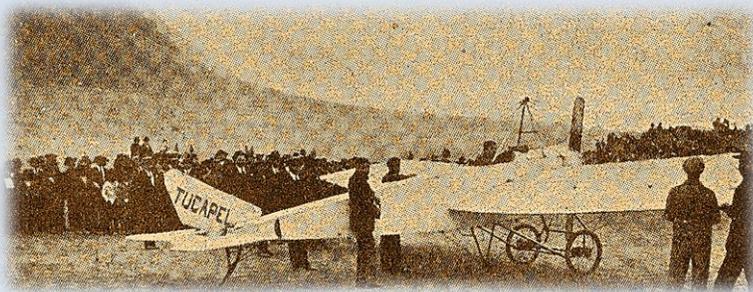


24/08/1959: René Pairoa Epple liderando un grupo de empresarios, forma la primera empresa comercial de helicópteros en Chile, llamada "Helicopservices Chile Ltda.", empresa destinada al arriendo de helicópteros a privados y con ella nace también AEROTECH, la que inicia actividades trayendo equipamiento y suministros para aeropuertos y aeródromos.

25/08/1958: Inauguración del Hospital Clínico de la Fuerza Aérea de Chile, "General Dr. Raúl Yazigi Jáuregui". Creado para satisfacer una larga aspiración institucional, el hospital fue inaugurado contando con moderno equipamiento técnico obtenido en los Estados Unidos, en parte vía Pacto de Ayuda Militar. Actualmente recuerda el nombre de su primer Director y gran impulsor de su construcción.

26/08/1916: En Bolivia, durante el segundo gobierno del presidente don Ismael Montes Gamboa, se establece la fundación de la primera y muy efímera Escuela Militar de Aviación, mediante Decreto Ley del 26 de agosto de 1916. Esta Ley planteaba la creación de una Escuela destinada a fomentar la aeronáutica en la República, de carácter militar y sujeta a la organización y régimen que estableciera el Estado Mayor General del Ejército. Lamentablemente este primer intento no pudo concretarse hasta el 12 de octubre de 1923, cuando solemnemente se fundó en El Alto de la ciudad de La Paz el anhelado plantel de Aviación, destinada a formar aviadores militares y civiles para los incipientes servicios aéreos del país.

26/08/1965: Se inaugura la Base Aérea "Coronel José María Argaña" en las cercanías de la ciudad de Capitán Meza (Itapúa, Paraguay). Ese mismo día, se inaugura también el Aeródromo "Coronel Adrián Jara" en la ciudad de San Juan Nepomuceno (Caazapá), Paraguay.



27/08/1916: El piloto chileno, don Eleodoro Rojas vuela en la nortina ciudad de Tocopilla por primera vez realizando la entonces novedosa maniobra acrobática conocida como "Looping", demostrando de esta forma su gran dominio de la aeronave.

27/08/1920: Segunda gran Colecta Chilena Pro-Aviación. Por segunda vez desde 1912, se realiza en todo el país, una gran colecta pro-aviación Militar.

28/08/1915: El paraguayo Silvio Pettirossi realizó su primer vuelo nocturno sobre la ciudad de San Francisco, California, en el marco de la feria internacional que se realizaba en dicho año. El cielo iluminado con luces de bengala posibilitaba ver las maniobras de Pettirossi, quien realizó dos "loopings the loop" y otras tantas arriesgadas acrobacias antes de aterrizar. El hecho fue comentado en el "*San Francisco Chronicle*" al día siguiente.



28/08/1946: Creación del Club Aéreo de la Universidad de Concepción. Sus precursores fueron un entusiasta grupo de alumnos de la reconocida Universidad de Concepción, unidos por el sueño y el deseo de conquistar los cielos penquistas y chilenos, por lo que dieron forma y dinamismo a la naciente actividad aérea en la zona, conformando los Estatutos y Personería Jurídica correspondiente.

Con el pasar de los años, el Club se ha mantenido gracias a la participación constante de sus miembros, quienes mantienen intacto el espíritu de sus fundadores, los que con visión y entusiasmo soltaron frenos e iniciaron la carrera de despegue hacia los cielos sureños y de todo el territorio nacional.

Cabe mencionar que este Club Aéreo, colabora permanentemente con la comunidad, ante situaciones catastróficas que han ocurrido a lo largo de la historia. Hace unos años atrás y con motivo del terremoto del 27 de febrero del 2010, sus aviones trasladaron la ayuda urgente a los sectores más apartados, como fue el caso de la Isla Santa María, en donde se llevaron alimentos y medicamentos a sus pobladores.



29/08/1922: Se efectúa el Primer Raid Internacional de Pilotos Militares Chilenos de largo alcance. (Santiago – Argentina – Uruguay - Brasil).

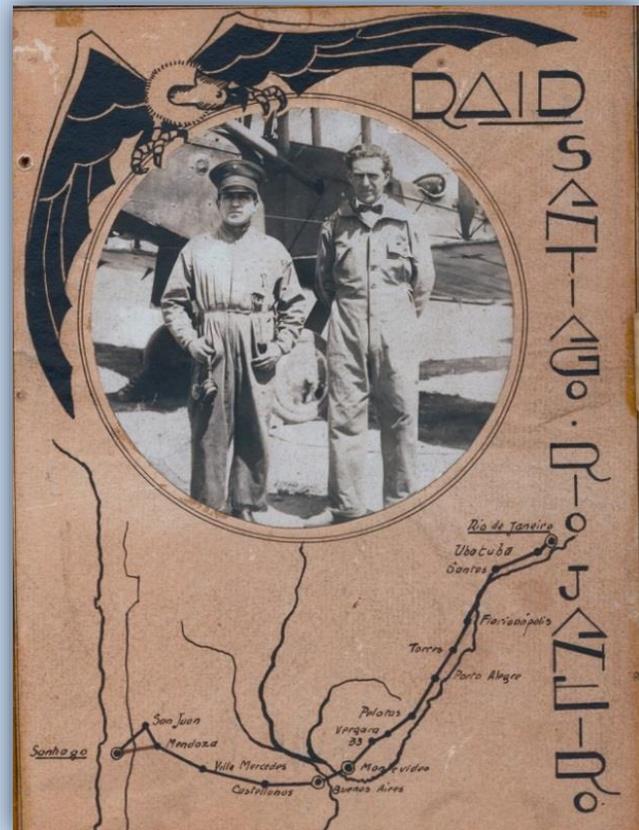
Con el propósito de llevar el saludo del Presidente de Chile al Pueblo de Brasil, celebrando el Centenario de la Independencia de ese país, emprenden vuelo dos aviones De Havilland DH-9 al mando de los

Capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Baraona Walton, llevando como acompañantes al ingeniero inglés Arthur R. Seabrook y al Cabo 1º mecánico Manuel Barahona, respectivamente.

Tras innumerables percances, tales como la casi total destrucción de su avión a pocos kilómetros de Río de Janeiro, el Capitán Aracena junto a Seabrook, tuvieron que finalizar el Raid a bordo de un avión que les facilitara la Marina de Guerra del Brasil.

Era ya el 25 de septiembre cuando, logrando una verdadera hazaña aérea para la época, entregaban la carta que el pueblo de Chile enviara al hermano pueblo del Brasil.

El texto de la carta enviada fue el siguiente:



Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile
a
Su Excelencia el Presidente de la República
De los Estados Unidos del Brasil

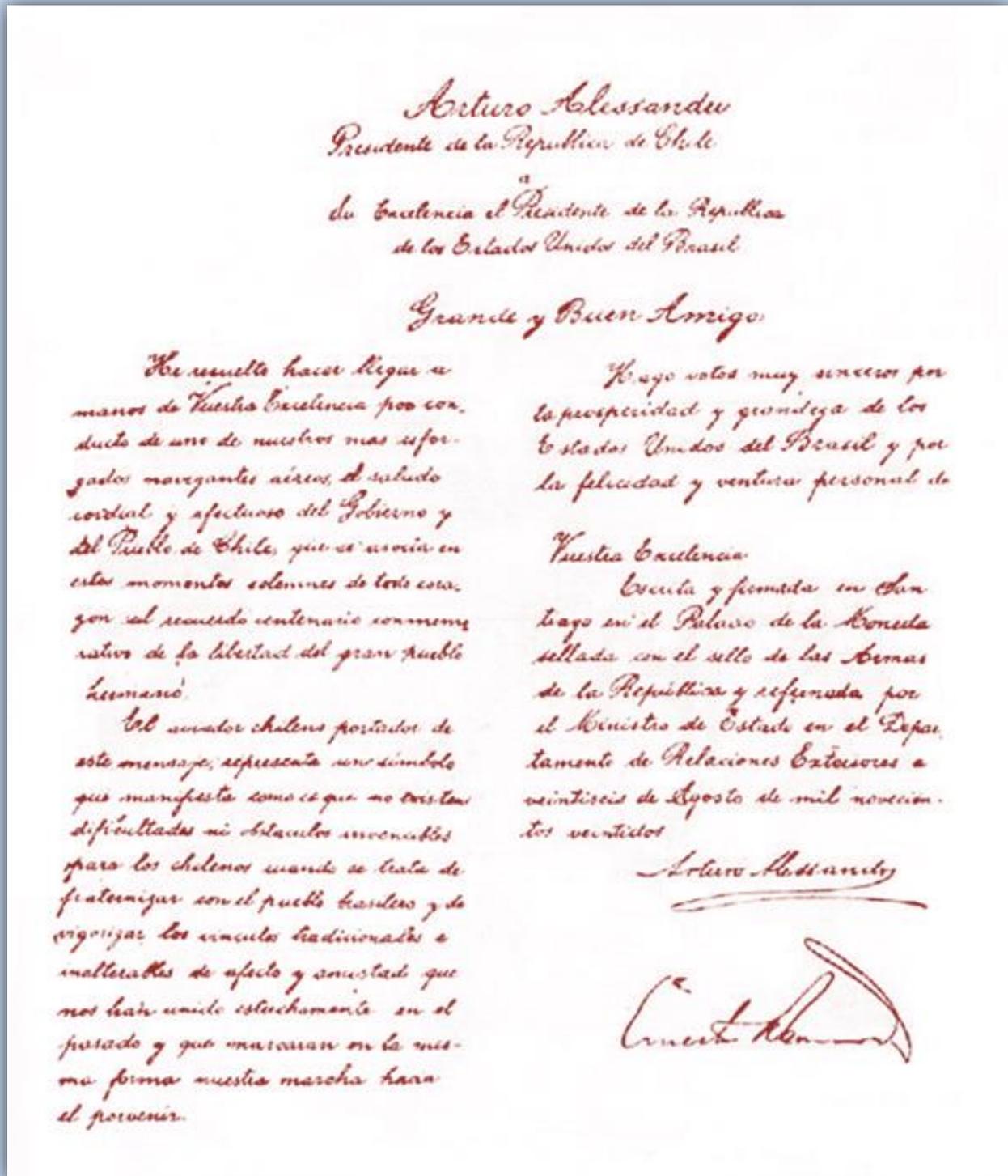
Grande y Buen Amigo

He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros más esforzados navegantes aéreos el saludo cordial y afectuoso del Gobierno del Pueblo de Chile que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazón al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

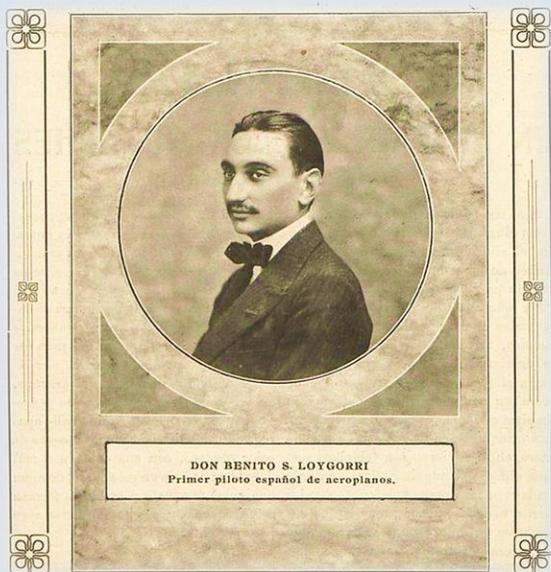
El aviador chileno portador de este mensaje representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstáculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vínculos tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcarán en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de Vuestra Excelencia.

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda, sellada con el sello de las Armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintitrés de Agosto de mil novecientos veintidós.



Facsimil del mensaje del Presidente Arturo Alessandri, y ratificado por el Ministro de Relaciones Exteriores que fuera llevado por el Capitán don Diego Aracena al Brasil en 1922



29/08/1925: El Teniente, señor Alejandro Velasco Astete, se convierte en el primer piloto peruano en volar sobre los Andes peruanos uniendo las ciudades de Lima con Cuzco.

29/08/1944: Creación del Club Aéreo de Linares, ubicado en la séptima región del Maule en Chile.

30/08/1910: Benito S. Loygorri Pimentel, ingeniero y pionero de la aviación ibérica, se convertirá en el primer español en conseguir el título de piloto de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) a bordo de un biplano modelo Henri Farman con motor Gnôme de 50CV, en la escuela Voisin de la localidad francesa de Mourmelon-le-Grand, cerca de Reims.

30/08/1921: Se realiza exitosamente, el segundo raid de hidroaviones navales chilenos, donde se utilizaron tres aeronaves "Short" para ir desde Valparaíso a Quintero y de ahí hasta la bahía de Coquimbo, y luego de regreso a Valparaíso.

30/08/2000: Se firma el acta de constitución de la "Fundación Museo del Aire de Honduras" en las instalaciones de Fuerza Aérea Hondureña en el Aeropuerto Toncontín de Tegucigalpa.

31/08/1928: A través del Decreto N° 31.157 del Poder Ejecutivo, se recibe la primera promoción de Mecánicos de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay. Egresaron en esta ocasión, los M.A.M. señores Federico Voitchach, Ernesto Guido, Lauro Keim, Basilio Acosta y Leopoldo Schoeder.

31/08/1995: Se realiza el lanzamiento del FASat-Alfa, primer satélite chileno lanzado al espacio bordo de un cohete Tsyklon-3, adosado al satélite ucraniano de órbita polar Sich-1 desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia.

El Jefe de este histórico proyecto, fue nuestro distinguido socio, don Fernando Mujica Fernández



Recorte de la portada del diario La Segunda; donde se aprecia el histórico brindis realizado por el General del Aire Fernando Rojas Vender, entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; el comandante Fernando Mujica, jefe del proyecto satelital y otros distinguidos oficiales y colaboradores de esta brillante tarea.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

LA AVIACIÓN EN LA PARADA MILITAR DE SANTIAGO



"18 de septiembre de 1845", por Ernest Charton de Treville (Col. MNBA)

Con el triunfo del Ejército Libertador en los campos de Chacabuco, el 12 de febrero de 1817, comenzó la recuperación de la Independencia Nacional perdida a manos del ejército realista en el desastre de Rancagua el 1 y 2 de octubre de 1814, obligando a los patriotas a buscar refugio en la vecina Mendoza y a preparar el regreso guiados por los generales José de San Martín y Bernardo O'Higgins, este último, quien habría de asumir como Director Supremo de Chile.

Una de las primeras medidas que adoptó el Director Supremo, fue la creación el 16 de marzo de ese año de la Academia Militar, actual Escuela Militar Libertador Bernardo O'Higgins, que solía ocupar "El Llano" o "La Pampilla" en el límite sur de la capital, para su instrucción militar. Pero era también el lugar predilecto del pueblo para encumbrar el tradicional volantín aprovechando los vientos primaverales de septiembre, desde que en el siglo XVIII el gobernador Luis Muñoz de Guzmán prohibiera hacerlo en la ciudad por un Bando de Buen Gobierno leído por el pregonero en todos los rincones de la ciudad que señalaba:

"Nos los SS. Presidente y Oidores de la Real Audiencia:

"Por cuanto estando prohibidos por bando de este Superior Gobierno publicado en esta capital en 2 de octubre del año próximo pasado, el juego de volantines por las principales calles de ella

y que su inobservancia ha hecho comprender hoy las funestas desgracias que pueden sobrevenir a los vecinos si los hilos de que penden los referidos volantines se enredan en los techos o ladrillos de los aleros y otros moldes de los techos, y cayendo hieren o matan al que casualmente pasa debajo, a más del grave daño que constantemente se ocasiona en los edificios a sus dueños. Por tanto, para precaver éstos y otros males inapreciables, ordenamos y mandamos.

“Que ninguna persona de mayor o menor edad se atreva a encumbrar volantín grande ni chico dentro de la traza general de esta capital, so pena de seis días de prisión y las demás que el caso y circunstancia exigieren sin que esta prohibición se extienda a las Cañadas y orillas del río donde la espaciosidad permite el libre uso, sin el menor riesgo de esta diversión.

Y para que el contenido llegue a todos y ninguno pueda alegar ignorancia, mandamos publicar y fijar en los lugares acostumbrados este bando que es fecho en Santiago de Chile, a 5 de septiembre de 1796”

Pronto el inocente volantín y los ejercicios militares, dieron paso a improvisadas ramadas en las que los entusiastas bebían chicha y bailaban cueca mientras presenciaban las maniobras militares que se realizaban ese mes cada año.²



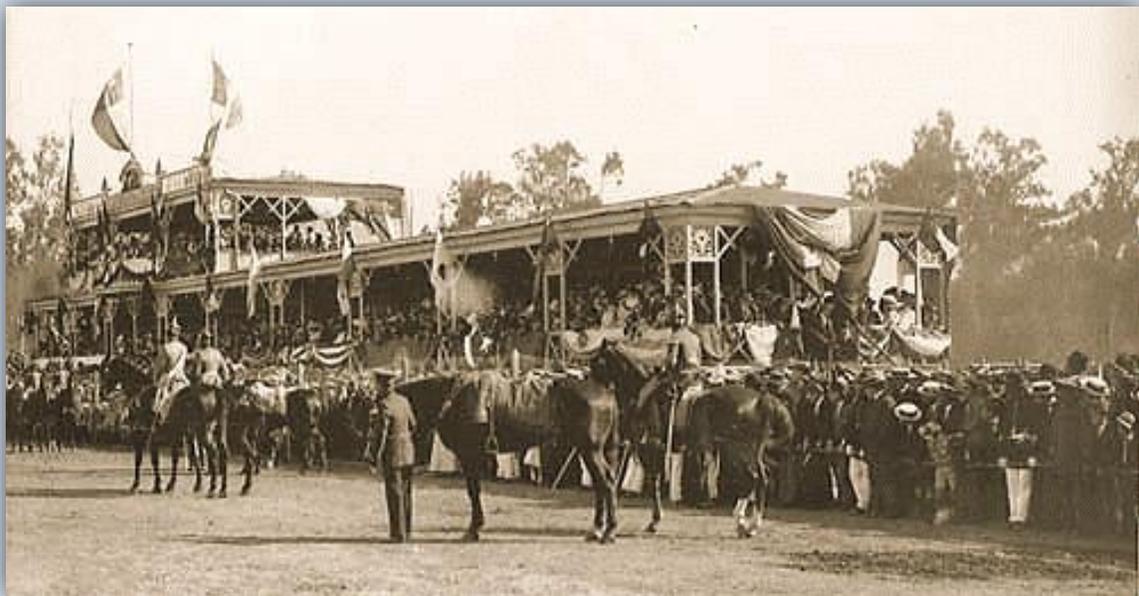
Llegada del presidente Joaquín Prieto a la pampilla en 1837 por Mauricio Rugendas
(Col. MNBA)

² “Parque Cousiño y Parque O’Higgins: imagen pasada, presente y futura de un espacio verde en la metrópoli de Santiago” en: <https://web.uchile.cl/vignette/revistaurbanismo/n3/dominguez/dominguez.html>

Los entrenamientos militares debieron culminar seguramente en un desfile al que el presidente Joaquín Prieto resolvió convertirlo en una ceremonia oficial en 1832, decretando el 18 de septiembre para su celebración, en una extensión de tierra que comenzó a ser llamada Campo de Marte. El estado terminó por adquirir la propiedad de los terrenos en los que se construyó la Escuela Militar; los Arsenales del Ejército; la Fábrica de Cartuchos, devenida en más tarde en FAMAE; la cárcel pública; la Penitenciaría y otras instituciones, dejando 88 hectáreas para albergar al Campo de Marte.

Posteriormente, Luis Cousiño S. ofreció a la ciudad convertir el lugar en un gran parque cuyo diseño se lo confió a conocidos urbanistas y paisajistas, reservando una elipse de 690 por 440 metros para los desfiles, a la que se dotó de una tribuna y galerías para el público, al tiempo que el presidente Jorge Montt decretaba que en adelante ese sería el lugar destinado para los desfiles militares.

Así mismo, el lugar reservado para los desfiles comenzó a ser utilizado para las carreras a la chilena patrocinadas por la Sociedad Hípica, lo que dio origen al Club Hípico que se ubicó inmediatamente al poniente del proyectado parque.



Tribuna y palco presidencial en la elipse del Parque Cousiño, circa 1910

Pero el 18 de septiembre era una fecha complicada ya que además de conmemorar el aniversario de la Primera Junta Nacional de gobierno, era la fecha establecida para el cambio de mando presidencial, razón por la cual el presidente Ramón Barros Luco promulgó la ley 2.977 que estableció entre otros feriados, el 19 de septiembre como el día de las glorias del Ejército y la Armada.

Ley N° 2,977.-

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEI:

ARTICULO PRIMERO. Desde la fecha de la presente lei, sólo se considerarán como feriados los días siguientes;

4° El 18 de setiembre, en conmemoración de la Independencia Nacional.

5° El 19 de Setiembre i el 21 de Mayo, en celebración de todas las glorias del Ejército i la Armada de la República.

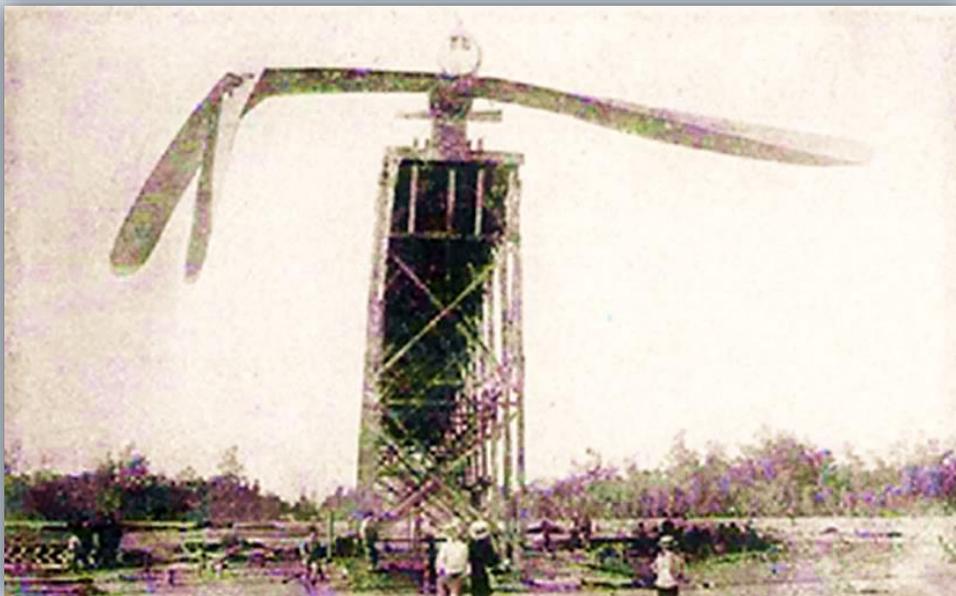
ART. 4°. El día 21 de Mayo deberá destinarse en los establecimientos de instrucción primaria i secundaria a conferencias sobre historia patria i a la enseñanza de los deberes cívicos de la juventud, en conformidad a un reglamento que dictará el Presidente de la República.

I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

Santiago, a 28 de Enero de 1915.- RAMON BARROS LUCO. Pedro N. Montenegro.

Para entonces la aviación había hecho una tímida aparición en Chile, el 21 de agosto de 1910 en la Chacra Valparaíso, en los campos de Ñuñoa, con un biplano Voisin que había sido exhibido anteriormente en una carpa del Ejército levantada para este propósito en el parque Cousiño.

Un año antes, en septiembre de 1909, el ciudadano alemán vecindado en Santiago y mecánico de oficio, Máximo Bitschkus, había terminado de construir un aeroplano de su invención, que procedió a ensamblarlo en el Parque Cousiño e instalarlo sobre una plataforma inclinada de unos 15 metros de altura para facilitar su despegue, anunciado por la prensa llamando a los interesados en presenciar el vuelo a los que se les cobraría una entrada. Por desgracia, la noche anterior se hizo sentir un fuerte viento que destrozó una de las alas, el sueño de Bitschkus y que provocó la frustración de los cientos de espectadores que por primera vez se reunía en la elipse del parque con el objeto de presenciar un espectáculo aéreo.



El aeroplano de Maximo Bitschkus dañado, sobre la estructura de lanzamiento. Sep. 1909

Pasaría poco más de un año antes que otro aviador congregara una multitud que llenó las tribunas de la elipse, rodeada por miles de curiosos, para ver la primera presentación pública de un aeroplano en vuelo en Chile. El 25 de diciembre en la tarde, Bartolomé Cattaneo efectuó una lúcida demostración de

vuelo piloteando su monoplano Blériot de 50 HP. Al aterrizar, cuando detuvo el avión frente a las tribunas y descendió del aparato fue recibido con una cerrada e interminable ovación.

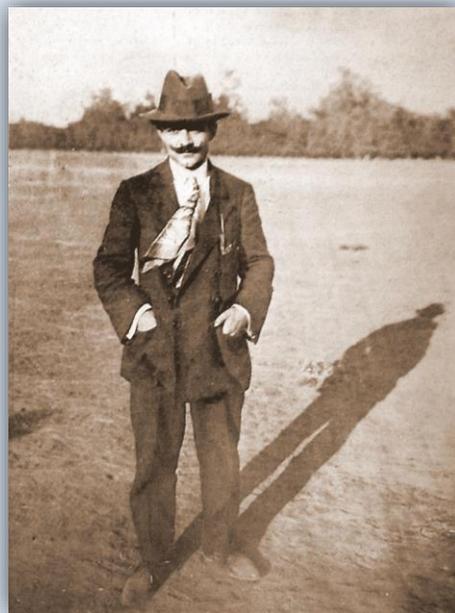
CATTANEO
EL DOMINGO 25
Volará este intrépido Aviador en el PARQUE COUSIÑO
A LAS 5 P. M.

Hay que tener presente que la parte más interesante del espectáculo es la partida del Monoplano, las diversas y sorprendentes evoluciones que ejecuta el gran aviador delante de las tribunas y su descenso antes las aclamaciones delirantes de un público entusiasmado.

Se recomienda tomar con anticipación las entradas para evitarse las molestias el día de la aviación.

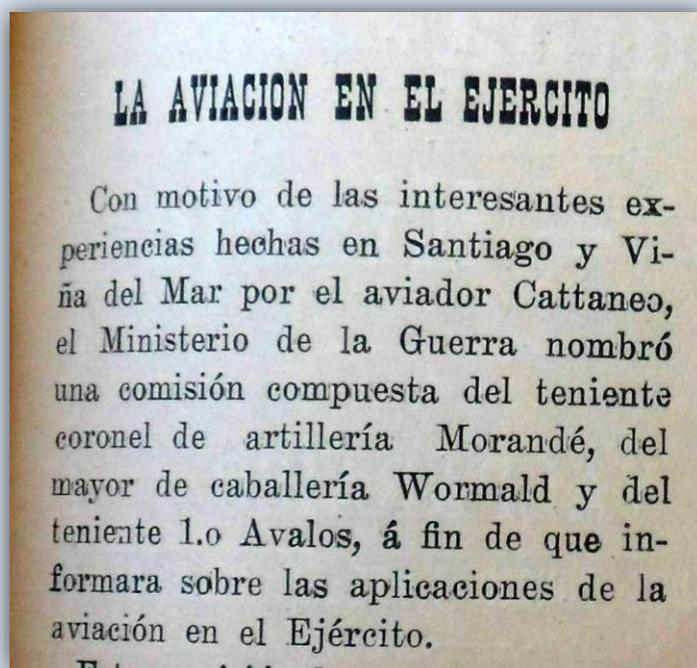
PRECIOS:
Entrada General. . . \$ 5.00 | Tribunas . . . \$ 10

Las entradas se venden en la
Casa GATH & CHAVES
Club de la Unión, Club de Septiembre, Club Santiago, Club Italiano, Círculo Español. 251.a



Bartolomé Cattaneo reconociendo la elipse del Parque Cousiño y dos instantáneas de su vuelo publicadas por el Diario Ilustrado

Esa presentación y otra realizada el 2 de enero de 1911 terminaron de convencer a unos pocos escépticos, si es que aun los había, de la necesaria conveniencia de crear el arma aérea en el Ejército de Chile, una decisión que el Alto Mando ya había tomado meses antes.



Al mes siguiente partirían a Francia los tenientes Manuel Avalos Prado y Eduardo Molina Lavín donde se les reunirían los mecánicos civiles Miguel Cabezas y Pedro Donoso que ya se encontraban allí, para a su regreso, darle vida a la naciente Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero de 1913.

Para entonces la Parada Militar se había convertido en un acto republicano que congregaba a las máximas autoridades del país, a personalidades políticas, militares y religiosas y de la alta sociedad capitalina quienes a partir de ese año verían desfilar también a los aviones.

El 19 de septiembre 1913, se celebró por primera vez el día de *"todas las glorias del Ejército i la Armada de la República"* con la ya tradicional Parada Militar para la que la superioridad dispuso por primera vez también, la participación de un escalón terrestre de la Escuela de Aeronáutica Militar formado por varios carros con aviones desarmados, arrastrados por caballos, en simultáneo con el vuelo de una escuadrilla de cinco monoplanos Blériot pilotados por el capitán Manuel Ávalos, quien conducía como pasajero al teniente Augusto León; los tenientes, Francisco Mery, Armando Urzúa y Arturo Urrutia, este último acompañado del teniente Enrique Pérez, y el sargento Luis Omar Page respectivamente.

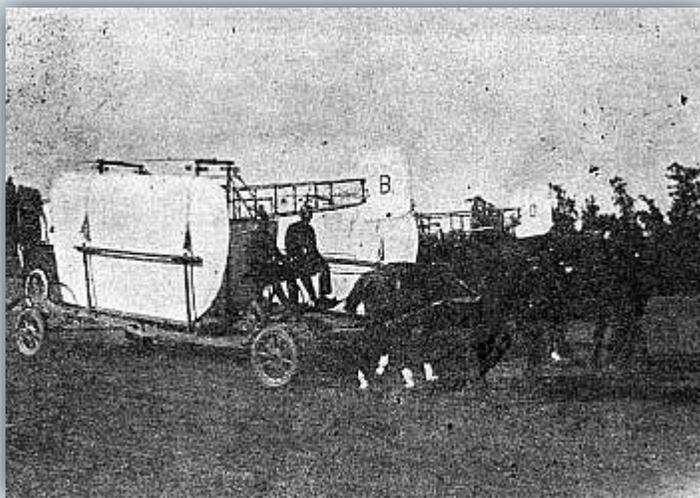
Fue un debut grandioso.

Desde la tribuna el presidente Ramón Barros Luco, cuyo gobierno llegaba a su fin, pudo ver con satisfacción que había cumplido con la tarea fundacional de la aviación militar mientras, como es de

suponer, el público les tributaba un sostenido aplauso a los audaces aviadores cuando la formación evolucionó sobre la elipse.



Ilustración de las páginas centrales de la revista Zig-Zag ZZ, con el presidente Ramón Barros Luco al centro, una escuadrilla de monoplanos Blériot sobre la Escuela Militar y público disfrutando diferentes festejos y bailando cuecas en las fondas del parque. Sep.1913



El debut de la Aviación Militar. Dos carros arrastrados por caballos llevando un Blériot cada uno y en vuelo sobre la elipse enmarcada por la multitud.

El año siguiente la Aviación Militar se presentó en dos oportunidades en el Parque Cousiño. La primera, en abril de 1914 cuando llegó a Chile Enrique Príncipe de Prusia, hermano menor del Emperador Guillermo II de Alemania, y su esposa Irene. Entre las actividades programadas en honor al ilustre visitante, figuró una revista militar en el Parque Cousiño, que se llevó a efecto el 3 de abril, incluida la presentación de la Escuela de Aeronáutica Militar con sus aviones, uno de los cuales piloteado por el teniente Enrique Pérez se vio obligado a aterrizar entre dos líneas de tropas formadas trente a las tribunas. Por fortuna el desperfecto fue rápidamente solucionado por Cesar Copetta que afortunadamente se hallaba presente, permitiendo que el teniente Pérez despegara en medio de los aplausos de los asistentes.

La otra, ocurrió en la Parada Militar del 19 de septiembre, con su personal y material de vuelo, y la novedad es que fueron transportados en un auto, tres camiones, y cuatro carros de tracción animal. Terminado el desfile, se procedió a armar los monoplanos dos Blériot, un Bréguet y un Sánchez-Besa, que despegaron de allí mismo con destino a la Escuela de aeronáutica, piloteados por el teniente Urrutia, sargento Eleodoro Rojas, teniente Tucapel Ponce y sargento Juan Verscheure, respectivamente.



Auto-taller Delaye para el transporte de repuestos y herramientas y reparaciones de línea.

En la Parada de 1915 les correspondió volar a los sargentos Luis Castro, en Deperdussin y Juan Mansilla, en Blériot, los únicos dos aviones en servicio, mientras el resto se presentaba sobre carros a tracción animal, conjuntamente con las tropas del ejército. A ellos se sumó el aviador civil David Fuentes con su Blériot tándem de 80 HP.



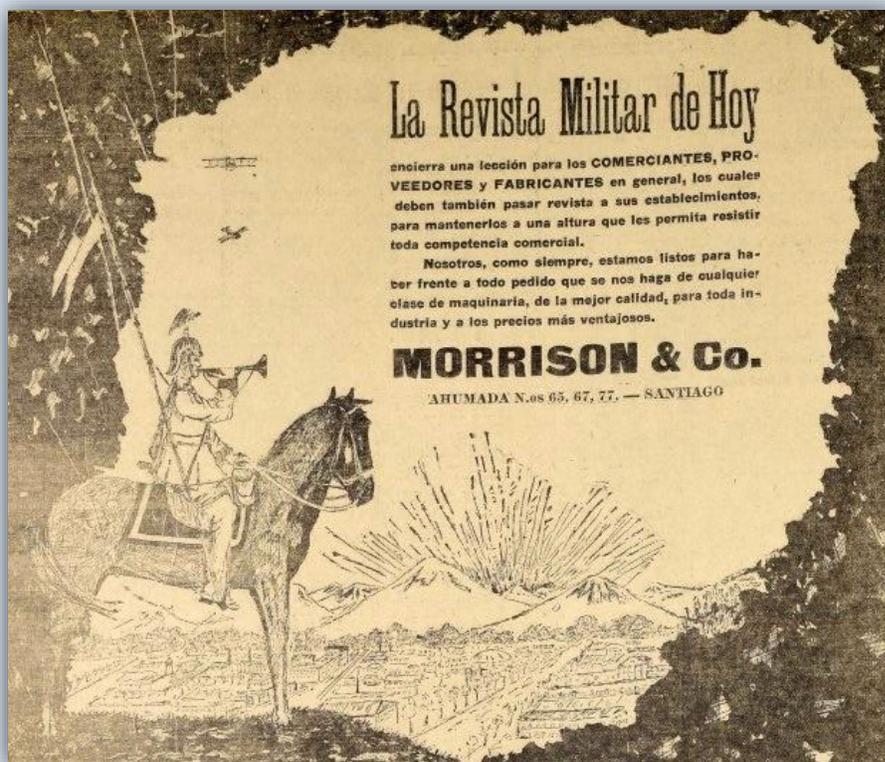
David Fuentes evolucionando sobre la elipse. Sep. 1915

El teniente Brandemberg y los sargentos Verscheure, Lizana y Alvarado efectuaron una presentación en conjunto, con motivo de la Parada Militar, en los únicos cuatro aviones que aún poseía la Escuela de Aeronáutica.

La Parada de 1917 se dividió en dos partes. Durante la segunda, al presentarse el Batallón de Telégrafos creado el 10 de marzo de 1911, aparecieron a gran altura dos escuadrillas que evolucionaron sobre la elipse por cerca de quince minutos. En la de 1918 la presentación se redujo al vuelo de un aparato, pilotado por el sargento 1° Máximo Alvarado.

La edición del 19 de septiembre de 1919 del diario La Nación, trajo el aviso de Morrison & Co. ilustrado con dos pequeños aviones en vuelo. Fue un aviso premonitorio. Durante 1926 la firma comercial importó, para exhibirlo en las vitrinas de su tienda en la céntrica calle Ahumada, un pequeño biplano que comenzaba a ser producido en Gran Bretaña. Se trató del biplano De Havilland DH-60 Cirrus Moth, N° de serie 196, el primero que salió de los límites del imperio británico.

El pequeño biplano no pasó inadvertido al director de la Escuela de Aviación, mayor Arturo Merino Benítez quien apenas se le presentó la oportunidad, ordenó probar y evaluar al Cirrus Moth en El Bosque, de modo que al asumir el cargo de Director de la Aviación Militar en abril de 1928, colocó una orden de compra por 24 biplanos DH-60, de 80 Hp., los que comenzaron a llegar a los pocos meses, ya que tenía el firme propósito de desarrollar la aviación chilena en sus tres áreas fundamentales: Aviación Deportiva; Aviación Comercial y la Fuerza Aérea, independiente del Ejército y la Marina, haciendo del Cirrus Moth la herramienta para llevar a cabo esa trascendental tarea.



En horas de la tarde, durante el desfile, una escuadrilla al mando del teniente Eduardo Preller e integrada por los sargentos José Lagos, Alvarado, y el teniente Carlos Yánquez se presentó sobre la elipse.



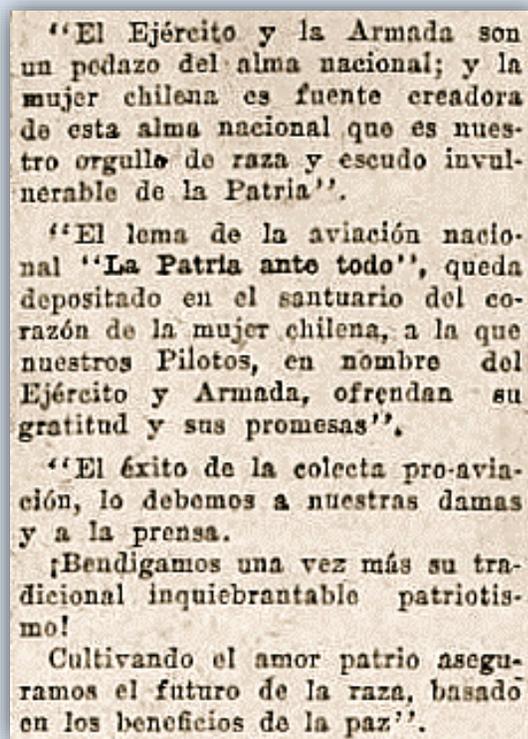
Teniente Carlos Yánquez

La presentación incluía el aterrizaje de Lagos y Yánquez, pero la aglomeración de público lo impidió debiendo rehusar en el último minuto. Lagos consiguió elevarse sin contratiempos, no así Yánquez que

se vio forzado a realizar un viraje escarpado sin conseguir esquivar unos árboles contra los que se estrelló. El público que se encontraba más cerca corrió a rescatar al aviador que presentaba algunas fracturas y heridas graves en la cabeza por lo que debió ser llevado a la Posta Central, por entonces llamada Asistencia Pública, en una ambulancia. Por fortuna el piloto se recuperó y su accidente no causó otras víctimas.

El escalón aéreo de 1920 estuvo integrado por dos biplanos Avro 504, un De Havilland DH-9, un Royal Aircraft Factory S.E.5 "Scout", y un Blériot. Tripulaban los aviones el instructor británico y capitán del Royal Flying Corp, Victor Huston, el capitán Armando Castro, el teniente José Arredondo y los integrantes del primer curso de la Reserva Aérea, teniente 2° de reserva David Fuentes y el aspirante Clodomiro Figueroa.

La escuadrilla sobrevoló el parque Cousiño y sus alrededores por cerca de una hora durante la que lanzaron unos volantes agradeciendo el éxito de la primera colecta nacional pro aviación militar verificada el pasado 27 de agosto en todo el país:



“El Ejército y la Armada son un pedazo del alma nacional; y la mujer chilena es fuente creadora de esta alma nacional que es nuestro orgullo de raza y escudo invulnerable de la Patria”.

“El lema de la aviación nacional “La Patria ante todo”, queda depositado en el santuario del corazón de la mujer chilena, a la que nuestros Pilotos, en nombre del Ejército y Armada, ofrecen su gratitud y sus promesas”.

“El éxito de la colecta pro-aviación, lo debemos a nuestras damas y a la prensa.

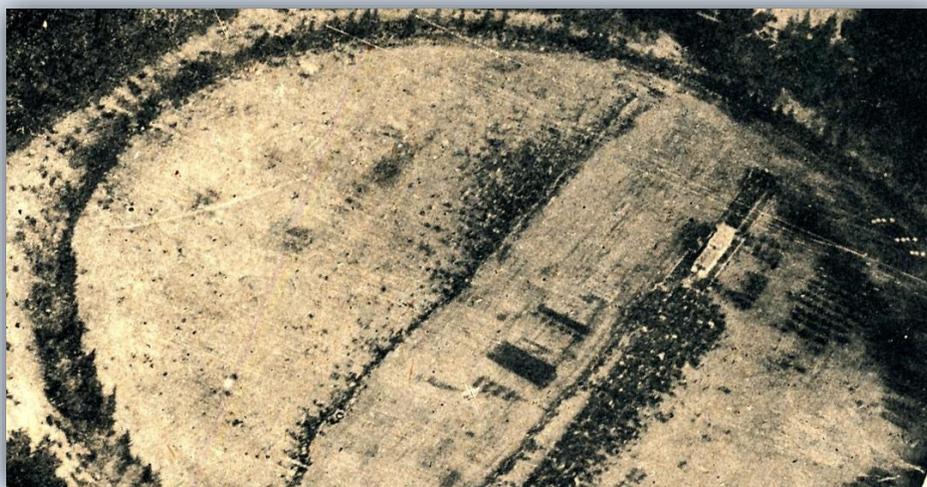
¡Bendigamos una vez más su tradicional inquebrantable patriotismo!

Cultivando el amor patrio aseguramos el futuro de la raza, basado en los beneficios de la paz”.

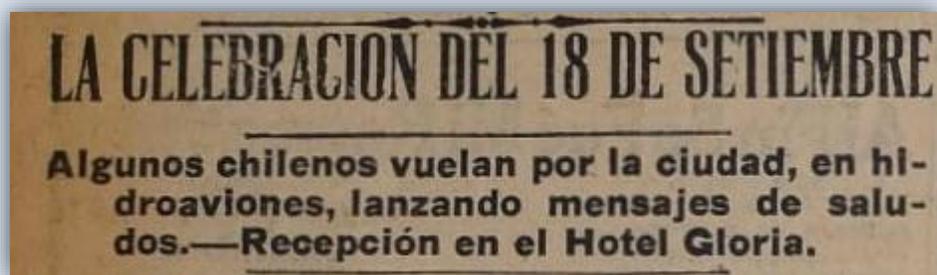
El desfile aéreo de 1921 fue sorprendente. Pese a que no estaba anunciada la participación de la Escuela de Aviación (el año anterior había cambiado su nombre de Escuela de Aeronáutica Militar por el de Escuela de Aviación) por el sur de la elipse se divisó una escuadrilla de tres aviones en formación triangular que se dirigía al parque. Después de girar a su alrededor la escuadrilla regresó a la escuela en Lo Espejo. Momentos después una nueva escuadrilla voló sobre la elipse a muy baja altura en perfecta formación desprendiéndose uno de ellos para regresar y volver a pasar frente al palco presidencial esta vez rozando la superficie.



En esta ocasión, uno de los instructores británicos de la Misión Scott, el mayor Charles Pickthorn llevó de pasajero al entusiasta fotógrafo y aeronauta Francisco Borcosque, quien tomó las primeras fotografías desde el aire de una parada militar, en momentos que el Batallón de Telégrafos desfilaba frente al palco presidencial



1922 fue el año que el mayor Diego Aracena efectuó su notable raid a Río de Janeiro llevando el saludo del presidente Arturo Alessandri y del pueblo chileno al Brasil en el centenario de su independencia, celebrado el 7 de septiembre de ese año. En esa ocasión el 18 de septiembre fue celebrado por los integrantes de la delegación chilena alguno de los cuales como el diputado José Maza F., Arturo Prat C. y un periodista de La Nación volaron sobre la capital carioca en hidroaviones de la Armada del Brasil, lanzando volantes con los saludos al presidente Epitácio Pessoa.



“En el día del aniversario de la independencia de Chile y desde un avión brasileño, seguro estoy de interpretar los sentimientos del Parlamento, del pueblo de mi patria saludando a Su Excelencia y al país tradicionalmente amigo nuestro. Fdo. Maza”



Portada de la revista Chile Magazine de septiembre de 1922, ilustrada por Francisco Borcosque

Producto de la hazaña del capitán Diego Aracena, en Santiago el público tenía un especial interés en presenciar el paso de los aviones sobre el Campo de Marte.

Durante la primera parte de la parada militar un avión evolucionó sobre el parque, ejecutando algunas acrobacias, seguido minutos más tarde por una escuadrilla de siete biplanos formados en flecha que pasó de sur a norte y luego en sentido contrario frente a las tribunas en dirección a la Escuela de Aviación. Instantes más tarde otra agrupación aérea deleitó a los presentes con diversas maniobras alrededor del parque.

A las cuatro y media de la tarde del 19 de septiembre de 1923, por el costado sur del parque, hizo su aparición una espectacular formación aérea compuesta por 17 aviones, encabezada por el ya histórico biplano DH-9 Ferroviario, usado el año anterior para su raid a Rio de Janeiro. Lo piloteaba el capitán Diego Aracena a quien acompañaba el general Luis Contreras Sotomayor, jefe del Servicio Aéreo del Ejército. Al pasar frente a la tribuna presidencial, lo hizo a baja altura dejando caer un mensaje amarrado a un paracaídas que fue prestamente recogido y presentado al Presidente de la República. Se trataba del parte de la formación aérea.



En 1924 no hubo Parada Militar. Pocos días antes se había producido el llamado "ruido de sables" una protesta militar que detonó la renuncia del presidente Arturo Alessandri, la cual fue rechazada, optando en cambio por una licencia médica y un autoexilio que habría de culminar con su regreso el 20 de marzo de 1925.

Ese año los aviones volvieron a la elipse cuando terminaba el desfile. En la siguiente, la de 1926, durante todo el tiempo que duró el desfile, dos escuadrillas de aviones, una de siete y otra de ocho aparatos sobrevolaron Santiago, centrados en el parque Cousiño, recibiendo un caluroso aplauso cada vez que pasaron sobre la elipse. En 1927 la participación fue similar. Diecinueve aviones se presentaron "matemáticamente" separados en grupos de tres, acompañando al Presidente de la República en su ingreso al recinto.

El 13 de abril de 1928 el comodoro Arturo Merino Benítez asumió la jefatura de la Dirección de Aviación del ejército, la que ya ejercía en forma interina. Ese año la presentación aérea fue tan discreta como las anteriores, pero no así la de 1929.

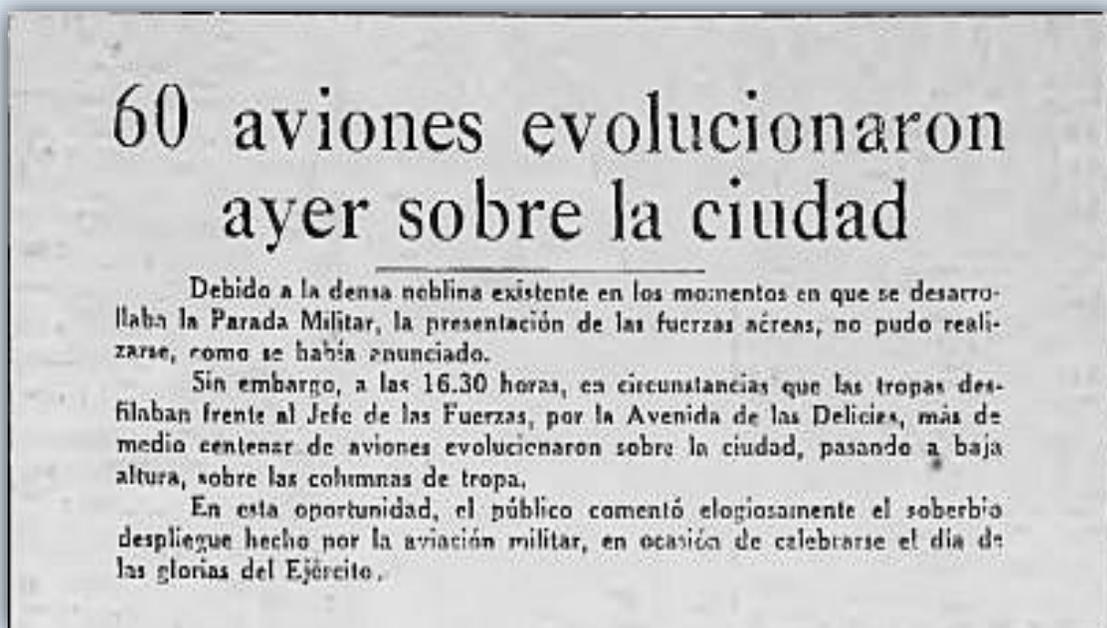
Para esta versión Merino dispuso la venida a Santiago de los grupos N°1 basado en Iquique y N°3 de Temuco reuniendo en El Bosque, una flota de sesenta aviones que se presentarían en la Parada Militar de 1929, formada por tres escuadrillas.

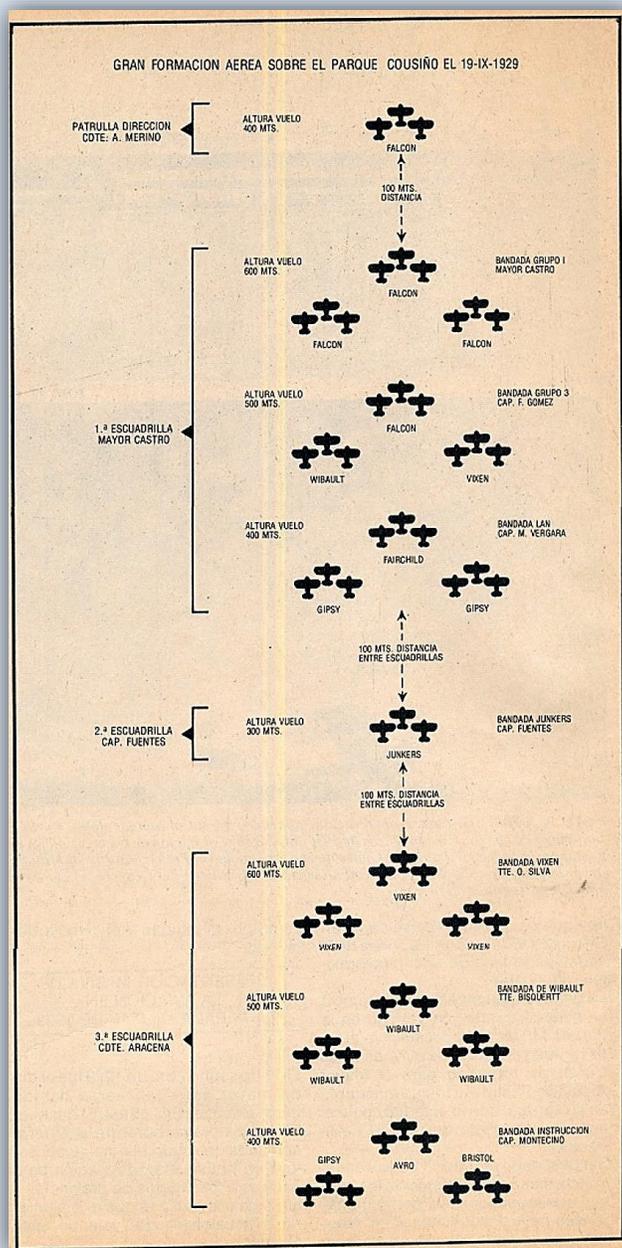
La primera al mando del mayor Armando Castro integrada por una bandada de nueve biplanos Curtiss Falcon, otra compuesta por tres Vickers Vixen, tres Wibault y tres Curtiss Falcon. Y la tercera bandada integrada por tres Fairchild FC 2 y seis De Havilland Gipsy Moth.

La segunda escuadrilla al mando del capitán Alfredo Fuentes M. fue compuesta por la Escuadrilla de Bombardeo Independiente dotada con trimotores Junkers R-42. Finalmente, la tercera escuadrilla al mando del director de la Escuela de Aviación, comandante Diego Aracena, fue organizada con aviones Vickers Vixen V Tipo 116, Vickers Wibault 7-C1 Tipo 121, Bristol 83 B "Lucifer", De Havilland DH60G "Gipsy Moth" y Avro 504-0.

El escuadrón entrenó y practicó durante cuatro extenuantes días, en que las tripulaciones debieron ensayar concentrados en mantener las formaciones pese a las diferencias de velocidades de los distintos tipos de aviones, los despegues y aterrizajes en formación y e incorporarse a la escuadrilla respectiva en el punto de reunión sobre el río Maipo y Puente Alto.

Los ensayos culminaron con una espectacular presentación jamás antes intentada en los cielos de Chile, superando las expectativas del propio comandante Merino, aunque el paso de los aviones debió retrasarse por las condiciones meteorológicas imperantes, pero aún así, el desfile aéreo se realizó cuando las tropas desfilaban por la alameda de las delicias.





Esquema de la formación de 1929 por Enrique Flores A.

Al día siguiente el presidente Carlos Ibáñez acompañado por el ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, llegó hasta la Escuela de Aviación a saludar personalmente a los pilotos y mecánicos por el brillante desfile.

El ministro Blanche aprovechó de hacer pública una nota de reconocimiento del mandatario en la que expresaba que “tanto la pericia, entusiasmo y disciplina del personal como el estado de conservación del material, demuestran un esfuerzo digno de aplauso que el Gobierno cumple el deber de exteriorizar, dejando constancia de la eficaz actuación del Director de Aviación, a quien está encomendada esta importante rama de la Defensa Nacional”.

En efecto, en la Parada Militar del año entrante, debutaría la Fuerza Aérea Nacional, independiente del Ejército y la Armada, dando inicio a su ininterrumpida presentación sobre el histórico escenario del parque Cousiño.



Ilustración de la portada de La Nación del 19 de septiembre de 1930, por Juan Francisco González R. "Huelén"

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

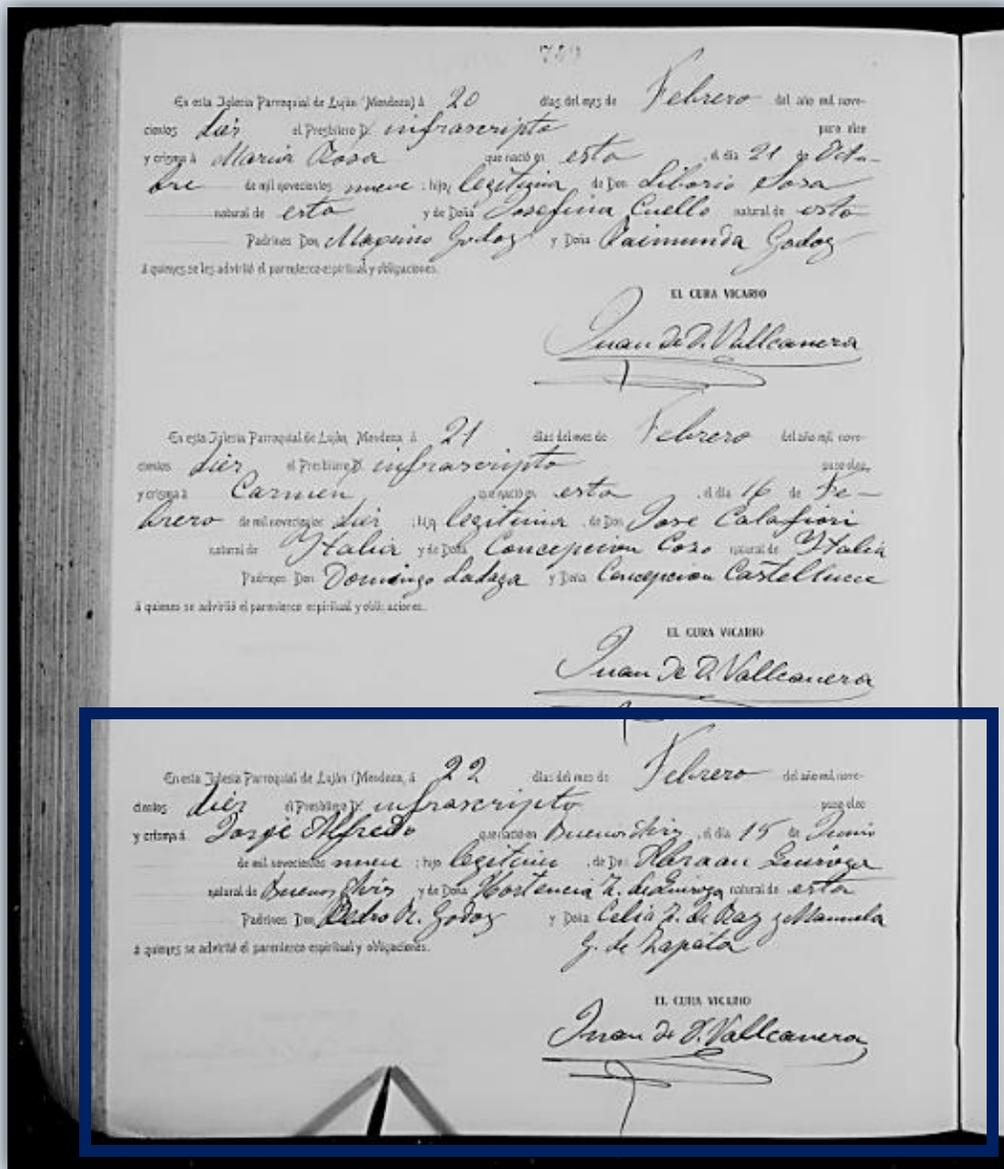
Bibliografía:

- Flores A. Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago 1950
- Historia Aeronáutica de Chile 1925 -1932 por capítulos en Revista Fuerza Aérea
- Pereira S., Eugenio. "Juegos y alegrías coloniales en Chile" Zig-Zag, 1947
- "Parque Cousiño y Parque O'Higgins: imagen pasada, presente y futura de un espacio verde en la metrópoli de Santiago" en: <https://web.uchile.cl/vignette/revistaurbanismo/n3/dominguez/dominguez.html>
- Ancalao R., Alejandro. "Los orígenes del 18 de septiembre" en: https://nunoapatrimonial.cl/origen_18/
- Diario La Nación 1917 a 1930. <https://culturadigital.udp.cl/index.php/lanacion/>
- Chile Magazine 1920 – 1923
- Archivos de recortes de prensa del autor 1909 - 1960

JORGE ALFREDO QUIROGA ZAPATA - EL PRIMER AGREGADO AERONÁUTICO ARGENTINO EN CHILE

“Los hermanos sean unidos porque esa es la ley primera.
Tengan unión verdadera en cualquier tiempo que sea,
porque si entre ellos pelean, los devoran los de afuera”
José Hernández (1834 - 1886)

Jorge Alfredo Quiroga, hijo de Abraham Quiroga y Hortencia Zapata de Quiroga. Nació en la ciudad de Buenos Aires, el martes 15 de junio de 1909.



Registro del libro de bautizos (1905-1911) de la iglesia de Nuestra Señora de Luján de Cuyo en Mendoza

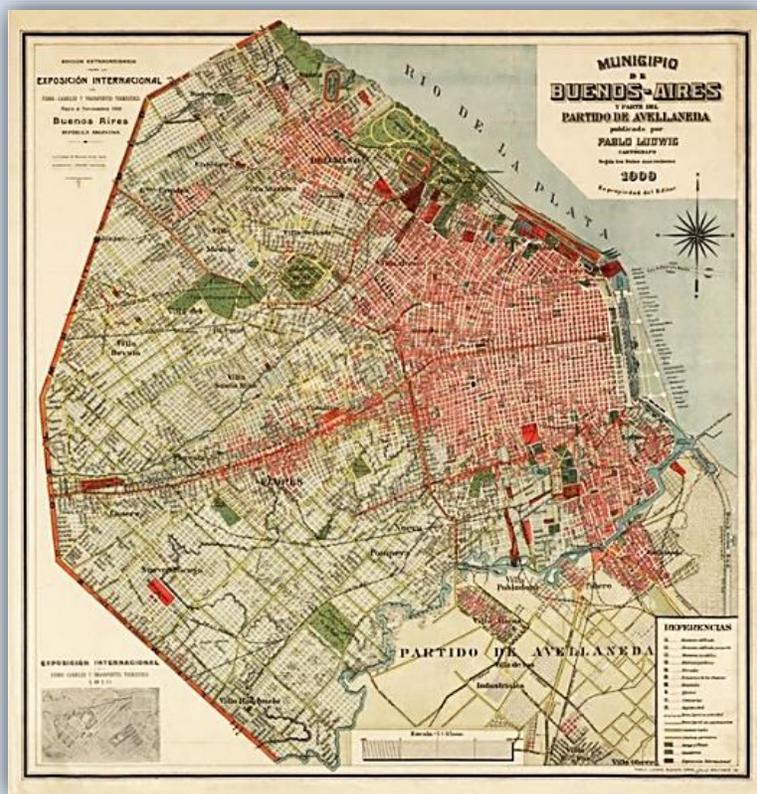
Mientras la sociedad porteña aún convulsionada, intentaba reponerse de los desmanes, saqueos, y muertes, ocasionadas con motivo de la "Semana Roja", la cual había comenzado el 1° de mayo de ese año, a manos de un grupo de anarquistas que irrumpieron en las calles de aquella urbe sembrando caos y terror.



*"Semana Roja" de 1909 en Buenos Aires, Argentina
(créditos a revista "Caras y Caretas")*

Su padre, el General de División Abraham Alejandro Quiroga (1882 - 1939), fue un destacado militar que cumplió diversas funciones de relevancia en la fuerza, como ser Director de la Escuela Superior de Guerra, Jefe del Estado Mayor General del Ejército Argentino, llegando a estar a cargo de las grandes ceremonias que se realizaron con motivo del IV^{to} Centenario de la 1ra Fundación de la Ciudad de Buenos Aires, en el año 1936.





La ciudad de Buenos Aires en 1909 (créditos Archivo histórico del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires)

Seguramente influenciado por la figura paterna, a los 15 años, el joven Jorge ingresó como Cadete al Colegio Militar de la Nación un 21 de marzo de 1925.

Promediando su primer año de vida militar, formó parte de la escolta de honor que acompañó al Príncipe de Gales (Eduardo VII) en su histórica visita a la República Argentina, ocurrida en agosto de 1925, por invitación del entonces Presidente Marcelo Torcuato de Alvear.



Frente del Colegio Militar (localidad de San Martín) en 1928 (créditos al archivo histórico del CMN)



Eduardo VII - Príncipe de Gales



El Colegio Militar rinde honores al Príncipe acompañado por el Presidente de Argentina

(crédito revista Caras y Caretas)

Siendo Cadete del III^{er} Año en 1927, concurrió a la República de Chile junto con la comisión militar que vino a participar de la Gran Parada por el día de las Glorias del Ejército, rindiendo honores al entonces Presidente Carlos Ibáñez del Campo frente al Palacio de La Moneda, y siendo agasajado luego junto a sus compañeros con un banquete de honor en el Cerro Santa Lucía.



El Ministro de Guerra, General Agustín P. Justo, acompañado por el Embajador en Chile, Dr. Manuel Malbrán y el Director del Colegio Militar, Coronel Luis Jorge García pasando revista a los cadetes antes de su partida para Chile
(crédito diario La Nación, viernes 16 de septiembre de 1927)



“Señores oficiales argentinos, ponerse firmes”

PARA RENDIR HOMENAJE A LA INSIGNIA DE LA PATRIA CHILENA”

CARACOLÉS, 15.—En los momentos en que el tren salía de esta estación, el coronel García, Director del Colegio Militar Argentino, divisó a lo lejos la bandera chilena, que flameaba en lo alto del Cuartel de Carabineros; inmediatamente, poniéndose de pie, con voz clara y sonora dijo: “Señores oficiales argentinos, ponerse firmes para rendir homenaje a la insignia de la patria chilena.”

Fué este un momento emocionante, pues el tren se movía lentamente, como para darle mayor solemnidad a este hermoso gesto cariñoso del distinguido militar argentino.—(Masafierro). —: A

***Partida de los Cadetes hacia Santiago
15 de agosto de 1927 (archivo del autor)***



El Presidente de la República de Chile, Señor Carlos Ibáñez del Campo, acompañado del Embajador argentino, Dr. Manuel Malbrán; del Canciller de Chile Conrado Ríos Gallardo, el Ministro del Interior Enrique Balmaceda, esperando la llegada del Colegio Militar Argentino en los andenes de la Estación Central en Santiago.

Al día siguiente, participaron del gran desfile ocurrido en el entonces denominado Parque Cousiño (también conocido en aquellos días como Campo de Marte), en el cual se realizaban los ejercicios militares de las tropas acantonadas en Santiago, desde principios de 1870.



**El abanderado del Colegio Militar, rinde honores al Presidente Ibáñez del Campo - 17 de septiembre de 1927
(archivo del autor)**



**Portada del diario La Nación – Santiago de Chile, sábado 17 de septiembre de 1927
(archivo del autor)**

Durante su último año como alumno se hizo acreedor a las jerarquías de Cabo Cadete, y posteriormente Cabo Primero Cadete, en reconocimiento a sus virtudes militares y a su excelente desempeño académico.

Egresó del Colegio Militar como Subteniente del arma de Artillería el 22 de diciembre de 1928.

Formó parte de la Promoción 54 de ese instituto y se destacó claramente como uno de los mejores alumnos de su curso, al graduarse en el puesto número 14 entre los 83 cadetes promovidos a oficiales ese año.

A su egreso fue destinado a la Escuela de Artillería en Campo de Mayo, en la que prestó servicios hasta octubre de 1930, momento en el que pasó a desempeñarse como Ayudante del Comandante de Artillería de la 5ta División de Ejército, en la provincia de Salta, actual V^{ta} Brigada de Montaña.

El 20 de abril de 1931 siendo aún Subteniente, ingresó a la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, donde se incorporó al 15° Curso de Aviación, en de mayo de ese mismo año.



Los nuevos alumnos del curso de pilotaje escuchando la palabra del director de la Escuela de Aviación, capitán Reyes, durante el acto inaugural del curso.

*En la Escuela Militar de Aviación del Palomar
Iniciación del curso de pilotos militares*

**Inicio del 15° Curso de Aviadores Militares
(créditos revista *Caras y Caretas* del 2 de mayo de 1931)**

El Subteniente Quiroga, finalizó con éxito el 1er Año de la Escuela Militar de Aviación el 11 de diciembre de 1931, mereciendo elogiosos conceptos de sus profesores.

Veinte días después y con fecha 31 de diciembre del mismo año, el aspirante a aviador ascendió a la jerarquía de Teniente, grado con el que cursaría el 2do Año de la escuela.

Egresó de la Escuela Militar de Aviación el 30 de diciembre de 1932, correspondiéndole entonces, el brevet de piloto número 171.



*Teniente JORGE QUIROGA luciendo su brevet de Aviator Militar.
Nótese que aún mantiene sus distintivos de Oficial de Artillería en las solapas.
(créditos revista Aeronáutica Militar Ed. 1937)*

Nuevamente y debido a sus capacidades técnico profesionales, se destacó entre sus pares egresando de ese curso en el orden de mérito general número 3 entre 17, pero resultando 2° entre quienes se recibieron como aviadores militares, pues el número 2 en la escala general, egresó como Técnico, y no como piloto.

Ejerciendo ya sus funciones como Aviador Militar, su primera comisión la ejerció desde septiembre hasta diciembre de 1932 como piloto, en la Base Aérea Frontera Norte, situada en la localidad de Las Lomitas, provincia de Formosa.



Avro 504 Gosport



Dewoitine D.21



FMA Ae.C.2



Bristol F2

***Algunos de los aeroplanos pilotados por los Aviadores Militares Argentinos a principios de los años '30
(créditos Libro de Oro de la Fuerza Aérea Argentina Ed. 1963)***

En 1933, pasó a desempeñarse ya no como un simple piloto, sino como Comandante de la Escuadrilla de Caza de la misma base, siendo esta su primera experiencia como jefe de un elemento subordinado.

Durante 1934, pasó a cumplir funciones como Jefe de los Servicios Técnicos en la Base Aérea “Los Tamarindos” ubicada en la provincia de Mendoza, dependencia que a partir del 15 de marzo de 1949 pasaría a llamarse IV^{ta} Brigada Aérea, denominación que actualmente mantiene.



Base Aérea "Los Tamarindos" en 1934 (créditos a la web Mendoza Antigua)

Con fecha 31 de diciembre de 1934, ascendió al grado de Teniente Primero.

Desde principios de 1935, ejerció la docencia en la Escuela Militar de Aviación, siendo en ese entonces profesor titular de la materia "Cooperación del Piloto con el Observador".



Brevet de Observador Militar establecido por Boletín Militar N° 1645 del 22 de septiembre de 1922 (archivo del autor)

El 6 de octubre de 1935 y junto con otros aviadores del ejército, pasó a formar parte del escalafón de Oficiales de Aviación, que hasta ese momento no existía y que fue promulgado por la Ley Nro. 12.257.



***Distintivo de solapas Escalafón de Artillería
Reglamento de Uniformes del Ejército Año 1938
(archivos del autor)***



***Distintivo de solapas Escalafón de Aviación
Reglamento de Uniformes del Ejército Año 1941
(archivos del autor)***

Cambió su puesto nuevamente en 1936, pasando a convertirse en Auxiliar de la 1^{ra} División (Informaciones) de la Dirección General de Aeronáutica. Poco tiempo se desempeñó en ese puesto pues el 15 de julio de ese mismo año, se transformó en Auxiliar de Operaciones e Informaciones del Estado Mayor del Comando de la División Aérea Nro. 1.

Cursó sus estudios avanzados en la Escuela Superior de Guerra “Teniente General Luis María Campos” con el grado de Teniente Primero entre los años 1937 y 1938. Antes de finalizar este último año, obtuvo el título de Oficial de Estado Mayor.



Distintivo para Oficiales de Estado Mayor (archivo del autor)

Con fecha 31 de diciembre de 1938, ascendió al grado de Capitán, último en su carrera como oficial subalterno, y el que más satisfacciones profesionales le acarrearía a futuro sin dudar.

A principios de 1942, fue designado como profesor en la Escuela Superior de Guerra mediante resolución publicada en el Boletín Militar N° 11.937 Parte 1^{ra}.



*Antigua fachada del edificio de la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino
(créditos a la web de la ESG)*

En 1942 y mientras se desempeñaba como parte del plantel de profesores de la Escuela Superior de Guerra, fue seleccionado para cumplir funciones en un puesto oficial en el exterior del país durante un período de 2 años. Ello ocurrió luego de una exhaustiva valoración de sus capacidades técnico-profesionales, y de un profundo estudio de su legajo personal, por parte de las autoridades del Ejército y posteriormente del Ministerio de Guerra.

El 1° de enero de 1943, se dieron por cesadas sus funciones formalmente, como profesor en la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino.

Es así que, a partir de 1943 pasó a desempeñarse como Agregado Aeronáutico Argentino en la República de Chile (el primero en la historia entre ambos países), siendo en aquel momento Capitán del Ejército Argentino, con la aptitud especial de Aviador Militar (Escalafón de Aviación).



El Capitán JORGE ALFREDO QUIROGA, primer Agregado Militar Aéreo de la Argentina en Chile, luciendo su uniforme de gala de verano del Ejército Argentino, y los cordones dorados que lo identifican en sus funciones y condición de Agregado Aeronáutico. (créditos revista Chile Aéreo N° 145, agosto de 1943)

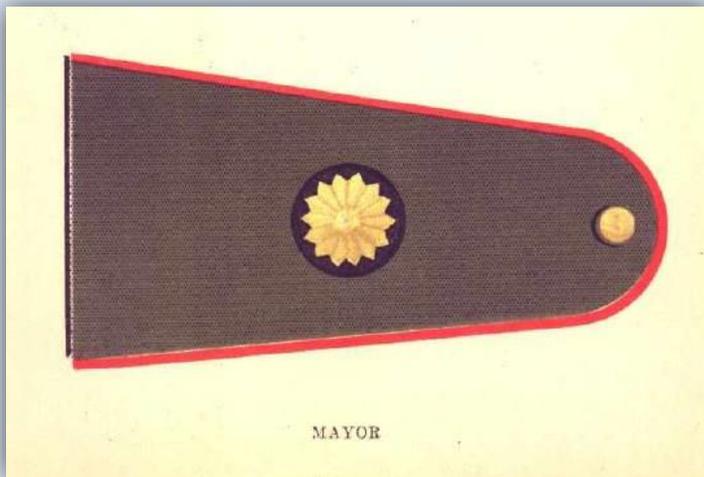
En Chile, y cumpliendo a plenitud su tarea de Agregado Aeronáutico, Quiroga se había integrado como socio al Aero Club de Chile, por lo que la revista oficial de esta institución, “Chile Aéreo” en su edición Nro. 145 de agosto de 1943, consignará junto a la publicación de su fotografía, el siguiente mensaje: *“Nuestra revista se honra en presentar, en su primera página, al gentil y sincero amigo de los aviadores chilenos, que es el Capitán Quiroga y la institución se complace en contarlo entre sus más distinguidos y meritorios socios, cuyo sentido de compañerismo y capacidad profesional, habla con elocuencia del espíritu de sus compatriotas”.*

También, y con fecha 31 de diciembre de 1943, mientras vivía en Santiago de Chile, Quiroga recibió la noticia de su ascenso al grado de Mayor.

El 11 de febrero de 1944, se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica, el cual dependía directamente del Ministerio de Guerra y tenía como finalidad dirigir los asuntos aeronáuticos de Argentina, incluyendo los inherentes a la aviación civil.

Con motivo de la creación de esta nueva dependencia y ostentando el grado de Mayor, solicitó su separación voluntaria de las filas del Ejército el 30 de junio de 1944, para al igual que otros oficiales aviadores del Ejército Argentino y de la Armada Argentina, pasar a incorporarse como parte del cuadro permanente de lo que luego se transformaría en la Fuerza Aérea Argentina.

El 26 de octubre de 1944, se aprobó el “Decreto - Ley Orgánica de Aeronáutica”, por lo cual su jerarquía pasó a ser la de “Comandante”, que era como se denominaba en aquella época a quienes portan el actual grado de “Mayor” en la Fuerza Aérea.



***Insignia del grado de Mayor del Ejército
Reglamento de Uniformes del Ejército Año 1947***

(archivo del autor)



***Insignia del grado de Comandante de la
Aeronáutica
Reglamento de Uniformes de la Aeronáutica
Año 1945***

El 23 de diciembre de 1944, se dio por terminada su misión como Agregado Aeronáutico en la República de Chile, mediante el Decreto Presidencial N°34600/44 que llevaba la firma del Presidente Edelmiro Farrell, y que fuera publicado en el Boletín Militar Público N° 359.



Edelmiro Julián Farrell (1887 - 1980) - Presidente (de facto) de Argentina entre el 25 de febrero de 1944 y el 4 de junio de 1946 (foto de la web)

En ese mismo boletín se designó a su sucesor en la Agregaduría Aeronáutica en Chile, el Comandante de la Aeronáutica (Fuerza Aérea) Enrique Miguel Jauregui.

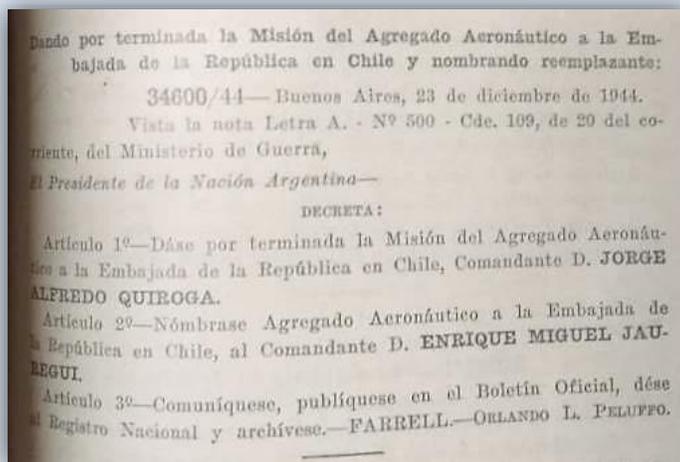


Imagen del Boletín Militar Público N° 359 (archivo del autor)

Jorge Alfredo Quiroga alcanzó dentro de la Fuerza Aérea Argentina la jerarquía de Vicecomodoro, con la que pasó a situación de retiro efectivo con fecha 3 de mayo de 1947.

Falleció el 8 de marzo de 1982, a los 73 años de edad, siendo acompañado hasta sus últimos días por su esposa doña Leonor González del Solar.

Su incansable labor profesional en ambos lados de la cordillera, fue destacada en diversas oportunidades, y reflejada en varias publicaciones referidas a la aeronáutica tanto en Chile como en Argentina.



Capitán JORGE QUIROGA (Agregado Aeronáutico), Comandante de Grupo EDISON DÍAZ (Director de los Servicios), Comodoro ÓSCAR HERREROS (Jefe del Estado Mayor), y el Teniente Coronel JUAN GARRAMENDY (Jefe de la Escuadrilla de Aviación Argentina), durante una visita de aviadores argentinos a la Base Aérea de El Bosque. (créditos Revista de la FACH)



El Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire MANUEL TOVARÍAS, junto al Teniente Coronel JUAN GARRAMENDY (Jefe de la Escuadrilla de Aviación Argentina), y al Capitán JORGE QUIROGA (Agregado Aeronáutico argentino en Chile) durante una visita de aviadores argentinos a la Base Aérea de El Bosque. (créditos Revista de la FACH)

En esta breve síntesis de vida, intenté dejar reflejados los aspectos más salientes que adornaron la existencia de Jorge Quiroga, que como hemos visto fue un oficial destacado por su contracción al trabajo, y por el amor a las alas de la Patria.

Hubiera sido históricamente injusto no dedicarle estas breves palabras, así como dejarlo olvidado definitivamente en algún anaquel de los archivos históricos de ambos países.

Seguramente ser el primero en su especie, debe haberle significado un alto honor, y también una tarea por demás titánica, pues no pudo heredar la experiencia de alguien que lo hubiera antecedido o aconsejado.

Para finalizar, sería también injusto de mi parte en este caso, no agradecer a quien me incentivó en la ejecución de esta tarea, Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, incansable luchador en pos de homenajear y recordar a quienes dieron su vida en aras del crecimiento de la aviación iberoamericana, y también al Lic. Pablo Bustamante Loader, brillante profesional argentino - chileno, quien me asiste allende la cordillera, y soporta mis pedidos en momentos ingratos, mientras cuida de sus actividades particulares y por supuesto de su hermosa familia.

Crl. Alfredo Massarelli Vacca

Agregado Militar en Chile
de la República Argentina

Bibliografía:

Libros Históricos de la Escuela Superior de Guerra - 1937, 1938, 1942 y 1943
Archivo Histórico del Ejército
Archivo Histórico de la Fuerza Aérea Argentina
Archivo Histórico de la Escuela de Aviación del Ejército
Diario La Nación. Santiago de Chile. Ediciones varias de los meses de agosto y septiembre de 1927
Reglamento de Uniformes del Ejército Argentino Año 1947
Reglamento de Uniformes de la Aeronáutica Año 1945
Promociones Egresadas del Colegio Militar de la Nación (1873-1994) - Abelardo Martín Figueroa - Edivern 1996 - Buenos Aires
Revista Chile Aéreo Nro. 150 - Agosto de 1943
Revista de la FACH Nro. 10 - Agosto y septiembre de 1943
Boletín Militar Público Nro. 359
Boletín Militar Nro. 11.937
Ley de la República Argentina Nro. 12.257
Caras y Caretas (Buenos Aires) 2/5/1931 Nro. 1700
Caras y Caretas (Buenos Aires) 8/8/1925 Nro. 1401
Libro de Oro de la Fuerza Aérea Argentina (1912 - 1962) 28/2/1963
Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Archivos del autor

ATENTADO EN EL AIRE

LA HISTORIA DEL VUELO MX 575 DE MEXICANA



Douglas DC-3 de la Compañía Mexicana de Aviación, que en la mañana del miércoles 24 de septiembre de 1952, había despegado del aeropuerto de Ciudad de México con destino a Oaxaca.

Nadie podía imaginar que un vuelo rutinario, que transportaba a varios extranjeros y un pequeño grupo de nacionales que viajaban a la ciudad de Oaxaca pasarían en solo un par de segundos a un vuelo envuelto en una situación de emergencia, provocada por una explosión, ocasionada por la avaricia de la gente. Este evento sería conocido como el *primer atentado dinamitero contra una aeronave de bandera mexicana, en territorio nacional*.

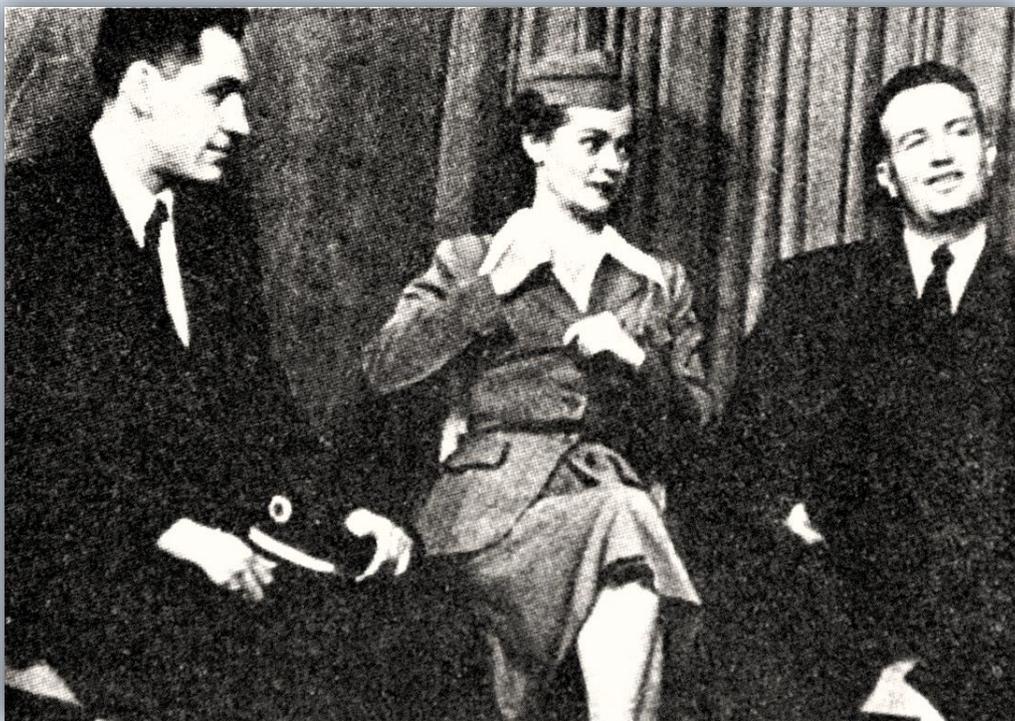
En la mañana del miércoles 24 de septiembre de 1952 todo parecía ser un día normal en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México. Varios pasajeros salían a las principales ciudades del país por cuestiones de trabajo y algunos turistas extranjeros a las playas o ciudades coloniales. La terminal aérea vivía el clásico movimiento de pasajeros de los vuelos de la mañana y todo comenzaba a tomar su rutina habitual.

Oaxaca siempre ha sido una ciudad con gran encanto para los visitantes extranjeros, y ese día tomarían el vuelo MX575 de la Compañía Mexicana de Aviación (CMA). Otros pasajeros viajarían en ese mismo vuelo por diferentes circunstancias, entre ellos, un pequeño grupo de siete personas que irían a la ciudad de Oaxaca con la promesa de un trabajo bien remunerado, en busca de mejores condiciones de vida.

En esos días, dos eventos meteorológicos: un huracán que un par de días tocó tierra en la costa de Tamaulipas y una tormenta tropical en las costas del Pacífico entre Michoacán y Guerrero generaban gran inestabilidad en el centro del país, por lo cual las operaciones aéreas en el Aeropuerto Central habrían sufrido diversas demoras.

En punto las 7:45 horas, con unos treinta minutos de demora por condiciones meteorológicas, el Douglas DC-3 (realmente era un Douglas C-47A-30-DK modificado para transporte civil de pasajeros) de la Compañía Mexicana de Aviación, con matrícula XA-GUJ, despegaba del aeropuerto capitalino con destino a la ciudad de Oaxaca cubriendo el citado vuelo MX575.

Al mando del avión se encontraba el capitán P. A. Carlos Rodríguez Corona³ (quien fuera miembro activo de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, Escuadrón 201); el P. A. Agustín Jurado Amilpa, como primer oficial, y finalmente la señorita Lilia Novelo Torres, quien fungía como sobrecargo.



De izquierda a derecha: Agustín Jurado Amilpa, Lilia Novelo Torres y Carlos Rodríguez Corona

La aeronave ascendía normalmente para alcanzar los 14,000 m asignados en el plan de vuelo volando con rumbo noreste para sortear las altas montañas de la sierra de Puebla y así proseguir hacia el sur. Con solo 15 minutos de vuelo, el cual había sido tranquilo, inmerso en una densa capa de nubes, pero sin turbulencia, la sobrecarga Novelo Torres se comunicó con los pilotos para solicitar que encendieran

³ Rodríguez Corona fue parte del famoso y heroico Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Mexicana, unidad que participó en la Segunda Guerra Mundial, al lado de los aliados y en específico, combatió en coordinación de las Fuerzas Militares de Estados Unidos. El Escuadrón 201 estuvo conformado por 293 pilotos, uno de ellos fue Carlos Rodríguez Corona, quien combatió contra los japoneses y alemanes en la Isla de Formosa (actual Taiwán), al mando del entonces coronel aviador Antonio Cárdenas Rodríguez.

Cabe recordar que México ingresó en el conflicto mundial, el 28 de mayo de 1942, por decreto del Presidente Manuel Ávila Camacho, después de que las tropas japonesas atacaran dos buques mexicanos: El Potrero del Llano y el Faja de Oro.

Consiguieron comunicarse con el aeropuerto a la oficina del despacho de la CMA indicando de la emergencia, que regresaban y que se preparaban para el aterrizaje del avión. Sin embargo, dentro de dos capas de nubes y sin instrumentos no podía ubicar su posición exacta, además de que la aeronave comenzaba a perder altura. La situación era realmente crítica, cuando de pronto entraron en un claro de nubes y pudieron ver que se encontraban sobre las pirámides de Teotihuacán. En ese momento Rodríguez Corona toma una decisión crucial, pues como piloto militar conocía la recién inaugurada Base Aérea de Santa Lucía y decide aterrizar ahí.

Intentaron comunicarse con el aeropuerto de México para indicar que bajarían en la Base Aérea pero ya no fue posible.

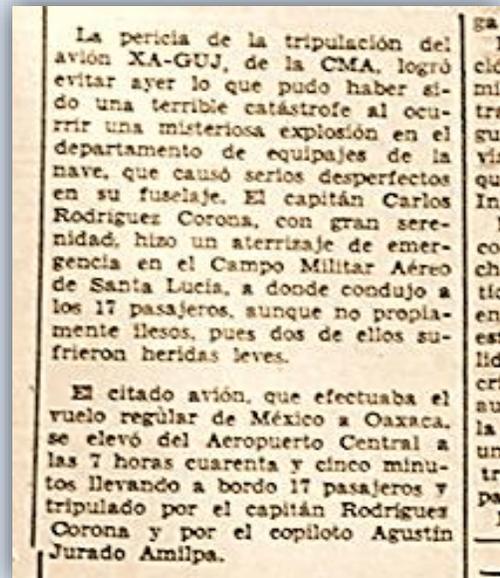
Logran entrar en contacto con otro avión de la Mexicana, el que volaba a Cuba, y les pidieron que se comunicaran con México para informales de sus nuevas intenciones, en ese momento la radio dejó de funcionar.

Sin radio, el capitán no podía contactarse con la Base Aérea N°1 de Santa Lucía, y sin poder hacer alguna señal de auxilio, los pilotos solo se enfilaron a la pista y lograron un aterrizaje perfecto ante la situación.

Tras detenerse a un costado de la pista, el avión fue rodeado inmediatamente por soldados armados pues no sabían qué intenciones tenía la aeronave. En ese momento el Cap. Carlos Rodríguez fue el primero en descender de la aeronave y explicar la situación, ante lo cual personal de la Fuerza Aérea Mexicana, quienes, tras salir de la sorpresa inicial, ayudaron a los pasajeros y tripulantes ofreciendo todo tipo de atenciones. El general Zayas Palafox, comandante de la Base Aérea N°1, de Santa Lucía, atendió personalmente al capitán Rodríguez Corona, incluso le ayudó a establecer la comunicación con el aeropuerto en específico con el personal de la CMA, quienes temían lo peor tras perder contacto con la aeronave.

De inmediato se iniciaron las pesquisas respectivas por el equipo de investigadores de la Procuraduría General de la República, entonces a cargo del Licenciado Francisco González de la Vega. Arrojaron resultados sorprendentes en el corto tiempo: localizaron al culpable del atentado contra el avión de Mexicana, lo cual levantó todo un escándalo en la vida social de la capital.

El culpable resultó ser el empresario teatral Francisco Sierra, esposo de la cantante de ópera Esperanza Iris, quien en complicidad con el Sr. Emilio Arellano Scheteligre, un comerciante e ingeniero en minería y de ascendencia alemana, planearon llevar a cabo un fraude a compañías de seguro por más de 2,000,000.00 de pesos, el cual consistía en contratar a seis personas bajo la promesa de ofrecerles trabajo bien remunerado en la ciudad de Oaxaca.



20 Vidas Estaban Pendiendo de la Siniestra Mano del Criminal más Aborrecible de Todos



UN VIAJE A LA MUERTE QUE RESULTO UN VIAJE A LA RESURRECCION. Presentamos esta serie de fotografías correspondientes al fallido plan del diabólico Emilio Arellano Schetelig (de ascendencia alemana), para provocar un tiempo, para cobrar salidas, etc.

Emilio Arellano es el Diabólico Tipo

Colocó la máquina infernal dentro del avión seguro de que redimiría el espanto o atentado colectivo que jamás soñó cualquier escritor policiaco de fantástica imaginación

Nota de Luis Pérez Orozco, redactor de EL NACIONAL.

El más diabólico de los planes, fraguado en la mente de uno de los criminales de más triste memoria que se puede tener en los annales de la delincuencia mexicana, fue el que condujo a Emilio Arellano Schetelig, a provocar el que pudo haber sido espantoso accidente de avión, con el objeto de cobrar siete seguros de vida por la cantidad redonda de un millón ochocientos mil pesos. Llegó la mañanita de este día a tal grado que entre las que iban a resultar víctimas figura su propio hijo, a quien hizo traer desde Hermosillo, Sonora, para embarcarlo en el avión que se dirigía a OAXACA el miércoles pasado.

Tal como lo aseguró EL NACIONAL en amplia información que dio al respecto en nuestra edición correspondiente al jueves último, fue una bomba de tiempo la que estalló en el aparato Douglas DC-3 matriculado XA-2012 de la Compañía Mexicana de Aviación, a los veinte minutos de haber despegado de las pistas del Aeropuerto Central. En el aparato viajaban diez y siete pasajeros y tres miembros de la tripulación, incluyendo a la navegante. Todas estas personas se salvaron gracias a la pericia del aviador capitán Carlos Rodríguez Corona, quien logró aterrizar, con



ESTE ES EL MAS PELIGROSO DE TODOS LOS DELINCUENTES.

Dos categorías en la Carrera

Algunos de los múltiples titulares que la prensa ofreció durante las investigaciones

Se les proporcionó el viaje en avión y por tal razón les emitieron sendas pólizas de seguro de vida a nombre de los pasajeros y con la idea de cobrar dichos seguros tras el accidente.

Incluso, durante las investigaciones, las personas contratadas por Francisco Sierra y Miguel Arellano indicaron a las autoridades que recibieron un adelanto para comprarse ropa y hasta les regalaron a cada uno una pulsera de plata con sus respectivas iniciales y que las llevaran puestas durante el viaje.

Esto último se llegó a considerar por la PGR como una forma de identificar rápido los cuerpos y agilizar el cobro del seguro. Tras su detención y un largo juicio, ambos fueron sentenciados en diciembre de 1953. Emilio Arellano por treinta años de prisión y Francisco Sierra por nueve, sin embargo, tras apelar su sentencia y alargar el proceso, Arellano solo recibió la confirmación y en el caso de Sierra, su sentencia pasó de 9 a 29 años.

La tripulación del aquel vuelo recibió sendos homenajes y reconocimientos por su acto heroico. Primero, en una cena de gala en el entonces exclusivo restaurant "Chapultepec", ofrecida por el Club Aéreo de México presidido por el Ingeniero y Piloto Aviador Pascual Gutiérrez Roldán, se les entregó un pergamino y una medalla de oro por la pericia y valor mostrados durante la emergencia.

Posteriormente el capitán P. A. Carlos Rodríguez Corona, el primer oficial P. A. Agustín Jurado Amilpa y la sobrecargo Lilia Novelo Torres fueron distinguidos con la presea “Emilio Carranza”, máxima condecoración entregada por el gobierno mexicano a los integrantes de la industria aeronáutica nacional, por el cumplimiento de su deber. Estas condecoraciones les fueron impuestas por el Licenciado Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y el Lic. Ángel Martín Pérez, director general de Aeronáutica Civil.

Usted no estaría hoy de visita en Lecumberri...

En una ocasión el capitán Rodríguez Corona tuvo la curiosidad de conocer los artífices de aquel atentado y tras hablar con el director del penal de Lecumberri, estuvo frente a Sierra y Arellano.

Primero conversó con Francisco Sierra quien le dijo: *–No, no me crea culpable, capitán, incluso hasta la señorita sobrecargo está convencida de mi inocencia.*

Con Miguel Arellano no fue tan afable la conversación: *–Yo soy experto en explosivos, capitán –le dijo Arellano–. Si yo hubiera puesto esa bomba usted no estaría hoy de visita en Lecumberri.*



Medalla “Emilio Carranza”



Vista exterior de la prisión de Lecumberri en la década de los cincuentas

Arellano murió en Lecumberri, mucho antes de completar su condena, mientras que Francisco Sierra, salió de prisión en 1972, sin complementar los años sentenciados. Su esposa, Esperanza Iris, fallece en 1962 sin alcanzar a verlo salir de prisión. Mientras tanto, el capitán Carlos Rodríguez Corona se jubiló como piloto aviador en junio de 1970 con casi 18,500 horas de vuelo; el capitán Agustín Jurado Amilpa

se retira antes del vuelo y trabaja posteriormente en una aerolínea en el área administrativa, y la señorita Lilia Novel Torres continuó volando un par de años antes de renunciar para contraer nupcias.

Un chiste tonto se convierte en una anécdota de vida

El capitán Rodríguez Corona respondió a un reportero de un diario capitalino, quien le pregunto qué pasaba en su cabeza durante la emergencia, a lo que respondió: *“En esos momentos, mientras evaluaba la situación y buscaba un punto donde aterrizar, solo podía pensar en un chiste viejo y tonto: en un caso como el mío, el piloto toma el micrófono y dice: **Señores pasajeros, su atención, por favor, les habla el capitán. Repitan conmigo: Padre Nuestro que estás en los cielos...**”*

Lista de Pasajeros del vuelo MX575

Henry Mankin	Arturi Barth
Trudy Mankin	Ricardo G. Medina
Alberta Maltz	Esther Magallanes Orozco*
Catalina Maltz	Juan Vargas Vera*
Laura Kennedy	Carmen Castillo Bretón*
Ezequiel Camacho	Jesús Flores Bretón*
Margarita T. Manzon	Yolanda Hernández Castillo*
Robert Stolper	Ramón M. Arellano*
June Barth	

*Pasajeros contratados por Emilio Arellano y Francisco Sierra, cuyos nombres se encontraban en las pólizas del seguro de vida.

Víctor Hugo Gutiérrez González

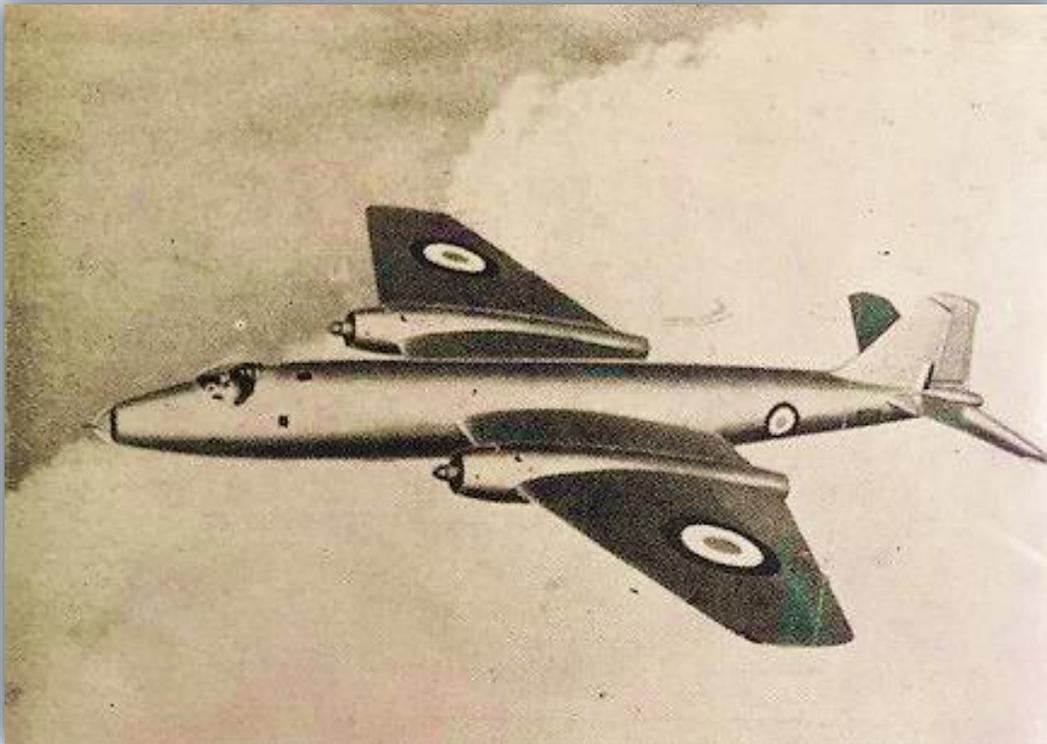
Miembro Correspondiente de México
en el Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes documentales:

VILLELA GÓMEZ, José, Breve Historia de la Aviación Mexicana, México, 1972,
RUÍZ ROMERO, Manuel, Diccionario Biográfico Aeronáutico de México, México, 2006
RUÍZ ROMERO, Manuel, MEXICANA La primera siempre será la primera, México, 2006
Revista HÉLICE, ASPA de México, varios números
Hemeroteca Nacional, UNAM.
Hemeroteca Miguel Lerdo de Tejada, SHCP

SOY DE PERÚ, DÓNDE ESTOY?

Este es un relato de una historia inusual que le sucedió a un bombardero *Canberra* de la Fuerza Aérea de Perú, que cayó en suelo brasileño, cercano de la ciudad de Alegrete, en Río Grande do Sul, el Estado más austral de Brasil.



Un modelo del bombardero Canberra. Fuente: Carlson, P.

Todo empezó en el día 30 de junio del año de 1972, en la Base Aérea de La Joya, situada 50 Km al Sur Oeste de la ciudad de Arequipa, en Perú. Un Bombardero *Canberra B-68* debería cumplir una misión de capacitación de tripulación, y tenía como destino el aeropuerto de Ezeiza, en Buenos Aires. Para cumplir la misión, dos aeronaves del mismo modelo se prepararon. Si uno de ellos, por razones técnicas, no pudiera cumplir con la tarea, el otro ocuparía su lugar de inmediato. Se prepararon dos tripulaciones compuestas por tres oficiales para la importante misión, para un largo vuelo.

Los aviones fueran cuidadosamente preparados y repostados. La tripulación fue a la sala de tráfico, tomó nota de las condiciones meteorológicas en ruta, y completaron sus planes de vuelo. El nivel de vuelo fue seleccionado el 400, en la aerovía UA-24, pasando por La Paz, Bolivia, posición Cerro⁴, Rosario en Argentina y, finalmente, Buenos Aires. El tiempo de vuelo previsto debería ser de 3 horas y 15 minutos, teniendo como alternativa Córdoba, a 45 minutos de vuelo, en caso de que el avión no pudiera aterrizar en el campo de Ezeiza. O sea, de las 4 horas y 30 minutos de autonomía del bombardero, el combustible remanente quedaría comprometido por su escasez.

⁴ Una posición que se encuentra entre los territorios de Bolivia e Argentina.

A las 9 en punto y 40 minutos, los dos aviones se dirigieron hacia la cabecera de la larga pista de la Base Aérea. A las 9 en punto y 45 minutos, el *Canberra* de matrícula FAP 245 despegó sin problemas e inició su misión. La otra aeronave fue dispensada y volvió al patio de aparcamiento.

La tripulación de FAP 245 era constituida por tres oficiales. El comandante del vuelo era el Tte. Crl. Pablo Varela, de 39 años, y su copiloto, el Mayor Aviador Oscar Carrera, de 34 años. La navegación estaba a cargo del joven Capitán Víctor Zevallos, de 30 años. El vuelo constaba “*bate-y-regreso*” entre la base aérea de La Joya – Arequipa – Buenos Aires – La Joya, y tenía por misión el entrenamiento de los oficiales, conforme las declaraciones posteriores del comandante Varela. En los trayectos de Arequipa, La Paz y posición Cerro, el *Canberra* he hecho el vuelo con total visibilidad. Después de pasar por la posición Cerro, el FAP 245 pasó a sobrevolar una sábana de nubes *stratus* que se extendía hasta las inmediaciones de Rosario, en Argentina, donde la capa comenzó a elevarse hasta el nivel de vuelo.

Desde Rosario, las condiciones meteorológicas comenzaron a deteriorarse. El *Canberra* empezó a volar por instrumento ya ingresando al Área Terminal de Buenos Aires con descenso autorizado, cuando se informó al comandante Varela por el radar de Buenos Aires que Ezeiza estaba cerrado para operaciones, sin previsión de abertura. De esta forma, se le orientó a Varela para el FAP 245 alternar Córdoba. En este segmento, las condiciones climáticas se intensificaron aún más, y el *Canberra* pasó a enfrentar una violenta turbulencia debido a la presencia de nubes *cúmulo-nimbus*, los temibles CB.

Ante esto, Varela solicitó al radar nueva proa y nivel para proseguir con su difícil navegación. Esta fue la última comunicación que mantuvo comandante Varela con el control radar de Buenos Aires, una vez que sus instrumentos de navegación, y comunicación, fallaran por completo. Las condiciones climáticas se volvieron inclementes, sin embargo, el Tte. Crl. Varela insistió en continuar su “supuesto” vuelo a Córdoba. Apenas logrando mantener el avión bajo control, inició un lento descenso creyendo que ganaría con el mal tiempo. Al contrario, la turbulencia aumentó aún más, colocando la tripulación en peligro, pues el avión llegó a ultrapasar los límites de velocidad máxima y estructural, entrando en actitudes descontroladas por diversas veces. En la altitud de 4 mil pies, con el avión dominado, salieron de la capa de nubes en condiciones visuales y empezaron a volar bajo el dominio de lluvias, apenas.

El Tte. Crl. Varela continuaba a volar con los instrumentos dañados, salvo la brújula magnética. Ante la posibilidad de una falla debido a escasez de combustible en los tanques, Varela mantuvo la altura del vuelo, y por 20 minutos trató de buscar un local para un aterrizaje de emergencia. Sin conocer su posición, y sin encontrar una pista que permitiera un aterrizaje seguro, de común acuerdo decidieron abandonar la aeronave usando de sus paracaídas, ya que el nivel del combustible permitía solo 10 minutos de vuelo.

El Capitán Víctor fue el primero ocupante a abandonar la aeronave a 4 mil pies, utilizándose de un paracaídas tipo pecho de abertura automática. A continuación, el comandante Varela hizo un giro para seguir la abertura del paracaídas del Capitán, y ordenó a Mayor Oscar a saltar para aterrizar en las cercanías del colega. Usando un paracaídas tipo dorso, comandado, por su vez, el Mayor Oscar saltó también. Ya en la inminencia de una falla por falta de combustible, los motores dando sus primeros signos de poco combustible, el Tte. Crl. Varela accionó el asiento eyectable de la aeronave y fue lanzado al espacio con el avión en baja altura, no más que 300 metros sobre el suelo. Sin piloto, el *Canberra*

permaneció por poco tiempo en vuelo directo, giró una curva descendente a la izquierda, y se zambulló contra el suelo desintegrándose al arrojar láminas de metal a unos cientos de metros.



La ruta del vuelo. Diseño cartográfico: Teomar B. Ceretta



*Destrozos de la cauda del FAP -245 en los campos de Alegrete.
Fuente: Colección A. Camazano, A⁵.*



*Con el impacto contra el suelo, el Canberra se desintegró por completo.
Fuente: Colección Cel. Av. Camazano⁶.*

El Tte. Crl. Varela y el Mayor Oscar aterrizaron en seguridad, pero llegaron al suelo con heridas leves. El comandante Varela fue encontrado por el ciudadano Braulio Machado, el capataz de la hacienda. En la reunión, hablando español, dijo Varela: “Soy de Perú, dónde estoy”? Los dos oficiales fueron recogidos y llevados al hospital de la Guarnición de Ejército en la ciudad de Alegrete, donde fueron internados

⁵ Revista Força Aérea, año 2, nº 6, mar/abr 1997. P - 55

⁶ Idem

para cuidar de sus heridas. Misteriosamente, el Capitán Víctor no fue encontrado en las cercanías de su caída.



Oficiales del el Ejército recabaron informaciones de los peones en la finca adonde cayó el Canberra peruano. Fuente: A. Camazano, A⁷

Cuatro días más tarde, llegó a Alegrete el Agregado de Aeronáutica de Perú, en Brasil, y llevó los dos aviadores hasta el Río de Janeiro. De allá, embarcaron en un vuelo comercial con destino a su país. Sin embargo, se desconoce el paradero del Cap. Víctor, y las búsquedas fueron intensificadas para encontrarlo. La dificultad para encontrarlo llevó a las personas a insinuar que él podría estar escondido en las matas cercanas.

Un grupo de trabajo fue montado con tres aviones Regentes, y un helicóptero Bell UH-1D de EMRA-4, basados en la Base Aérea de Santa María (RS). Después de cinco días de búsquedas intensificadas en las cercanías del accidente, la operación aérea fue encerrada. Pero, las búsquedas para localizar el Capitán continuaron, ahora con un grupo de militares del Ejército, de la Policía y voluntarios de Alegrete.

Después de 28 días sin noticias del Capitán Víctor, un grupo de peones encontró un cuerpo distante 1 Km del local de la queda de la aeronave. Aunque en estado de descomposición avanzada, identificado por el uniforme de vuelo naranja, vestimenta típica de la FAP, no dejaron ninguna duda que era el oficial desaparecido.

Se concluye con los análisis realizados *in loco*, que el Capitán Víctor llegó al suelo en caída libre sin su paracaídas. Al examinar el paracaídas, se certificó que las presillas de las piernas estaban cerradas, y uno de los tirantes del hombro estaba roto. Esto demuestra que, en el acto de la apertura, el violento choque hizo que Víctor fuera liberado de su paracaídas, pues el mismo fue encontrado a 1 Km del local de su caída a 2 Km del FAP 245. Tal vez, por no tener tiempo de amarrar su casco en la cabeza, esto fue arrancado con la fuerza del viento, cayendo no muy lejos del paracaídas. Se supone que el Cap. Víctor,

⁷ Revista Força Aérea, ano 2, nº 6, mar/abr. 1997. P -55.

angustiado, tenga hecho su caída libre en estado consciente hasta el impacto violento contra el suelo, perdiendo la vida al instante.

Exámenes de identificación del arco dental y pertenencias personales junto al cadáver, confirmaron que se trataba sin dudas del Cap. Víctor. Con eso, se deshicieron las incertidumbres de que Víctor llegó al suelo vivo, abandonó su paracaídas, y se refugió misteriosamente en los bosques de la región.

En el día 30 de julio, exactamente después de un mes de su muerte, un avión C-47 de la Fuerza Aérea Brasileira (FAB), ha sido desplazado para Alegrete para trasladar el cuerpo del Capitán a Río de Janeiro. Después de los trámites legales, fue liberado para ser llevado al Perú, donde fue sepultado.

En cuanto las partes del avión que fueron parcialmente preservadas durante el impacto sobre el suelo, algunas importantes piezas se salvaron de los interesados en recolectar lo que pudieran para vender el material como chatarra.

Bajo los entusiasmos del ciudadano João Batista Martins Júnior, muchas de las piezas del Canberra fueron adquiridas para su colección particular. Actualmente su acervo está constituido con una diversidad de piezas de varias aeronaves civiles y militares, coleccionadas a lo largo de su vida de investigador, un hobby que cultiva con gran pasión para preservar parte de la historia de aeronáutica. Su colección cuenta con la cola, una turbina, los cinturones de seguridad, las palancas y pedazos de las alas del *Canberra*.



Tablero de instrumentos del Bombardeo Canberra. Colección, Giuliano Bittencourt Frassetto.

Según el Crl. Av. Camazano, “esta es la historia del último vuelo del Canberra de nº de serie 71501, matriculado en la Fuerza Aérea del Perú, como FAP 245. La aeronave estaba con 2.794 horas de vuelo y hacia parte de un lote de 36 aviones que fueran adquiridos en Inglaterra, entre los años de 1957 y 1978”⁸.

NOTÍCIAS DE LA ÉPOCA:

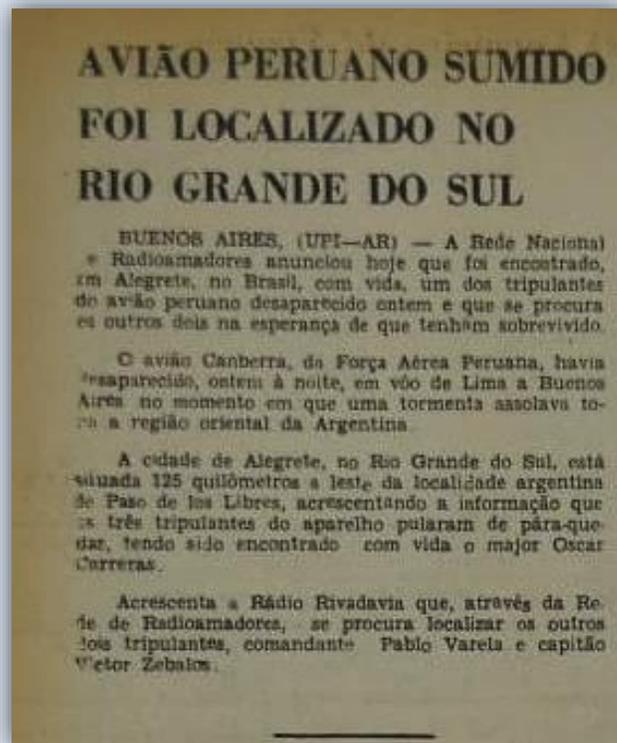
Con las repercusiones del accidente, pronto apareció la noticia en algunos periódicos, con informaciones contradictorias sobre los hechos, como veremos.

El Jornal do Brasil (sucursal), informa: “Se recogieron en buen estado físico, dos de los tres ocupantes del avión Canberra de la Fuerza Aérea Peruana, que cayó el viernes en Municipio de Alegrete, 598 kilómetros de Porto Alegre”.

“Las búsquedas se realizaron por tierra, debido al mal tiempo. Un pelotón del 12º Batallón de Ingenieros de Combate encontró los restos del Canberra en la localidad de Jacaquá, a 20 kilómetros de Alegrete. El comandante Pablo Varela se encontraba en buen estado físico, junto a los restos de su avión”.

“Según información de las autoridades militares brasileñas, los tres aviadores peruanos se dirigían a la Base Aérea de Palomar, cerca de Buenos Aires, para completar un curso”⁹.

El periódico, A Razão, de Santa María (RS), del día 2 de julio de 1972, informó los hechos:



Fuente: A Razão, 02 de julio 1972, p. 5.

⁸ CAMAZANO, Aparecido A. Revista Aeronáutica Nº 176. Rio de Janeiro, 1990, p. 28-31.

⁹ <https://www.cavok.com.br/julho-de-1972-a-historia-do-bombardeiro-peruano-que-caiu-no-sul-do-brasil>.

“Buenos Aires, (UPI-AR) – La Red Nacional de Radioaficionados anunció hoy que fue hallado, en Alegrete, en Brasil, con vida, uno de los tripulantes del avión peruano que desapareció ayer y que los otros dos están buscando con la esperanza de ellos también hayan sobrevividos”.

“El avión Canberra de la Fuerza Aérea Peruana, había desaparecido anoche, en un vuelo de Lima a Buenos Aires en el momento en que una tormenta azotaba toda la región oriental de Argentina. La ciudad de Alegrete, en Rio Grande do Sul, está situada a 125 kilómetros a este de la localidad argentina de Paso de los Libres, agregando la información de que los tres tripulantes del aparato se lanzaron en paracaídas, y el Mayor Oscar Carreras fue encontrado con vida”.

“Accede la Radio Rivadavia, a través de la Red de Radioaficionados, que intentan localizar a los otros dos tripulantes, el comandante Pablo Varela y el capitán Víctor Zeballos”¹⁰.

Del periódico, Gazeta de Alegrete, el más antiguo en circulación en Río Grande do Sul, fue posible recopilar noticias importantes sobre el grave accidente que impactó la población de la ciudad.



Fuente: Gazeta de Alegrete. 01 de julio de 1972, p. 4-5.

Espectacular Salto de Aviadores Peruanos en la zona de São João.

“Serían militares los tres aviadores peruanos que, en la tarde pasada, saltaron de un avión en la región de São João. Uno de ellos, recogido al Hospital Militar con heridas leves, se autoproclamó Mayor del Ejército peruano y dijo que el avión se perdió en ruta Lima Buenos Aires.

Por orden del Comandante de la Guarnición Militar de Alegrete, una patrulla del 12º BE Comb fue enviada a la región de São João, Pavoré, Jacaquá, Passo Novo y Manuel Viana para recoger a los otros dos aviadores. Todo indica, de la información proporcionada por lo militar recogido, que el avión fue abandonado por falta de combustible, y que se estrelló en las inmediaciones de las referidas zonas.

Dado lo avanzado de la hora, era imposible que nuestro informe recogiera más y preciosos detalles del insólito hecho que está mereciendo especial atención por parte de las autoridades militares de Alegrete”.

¹⁰ Jornal A Razão – Santa Maria – RS, 02 de julio de 1972, p. 5.



Foto de portada de Gazeta de Alegrete, 04 de julio de 1972.

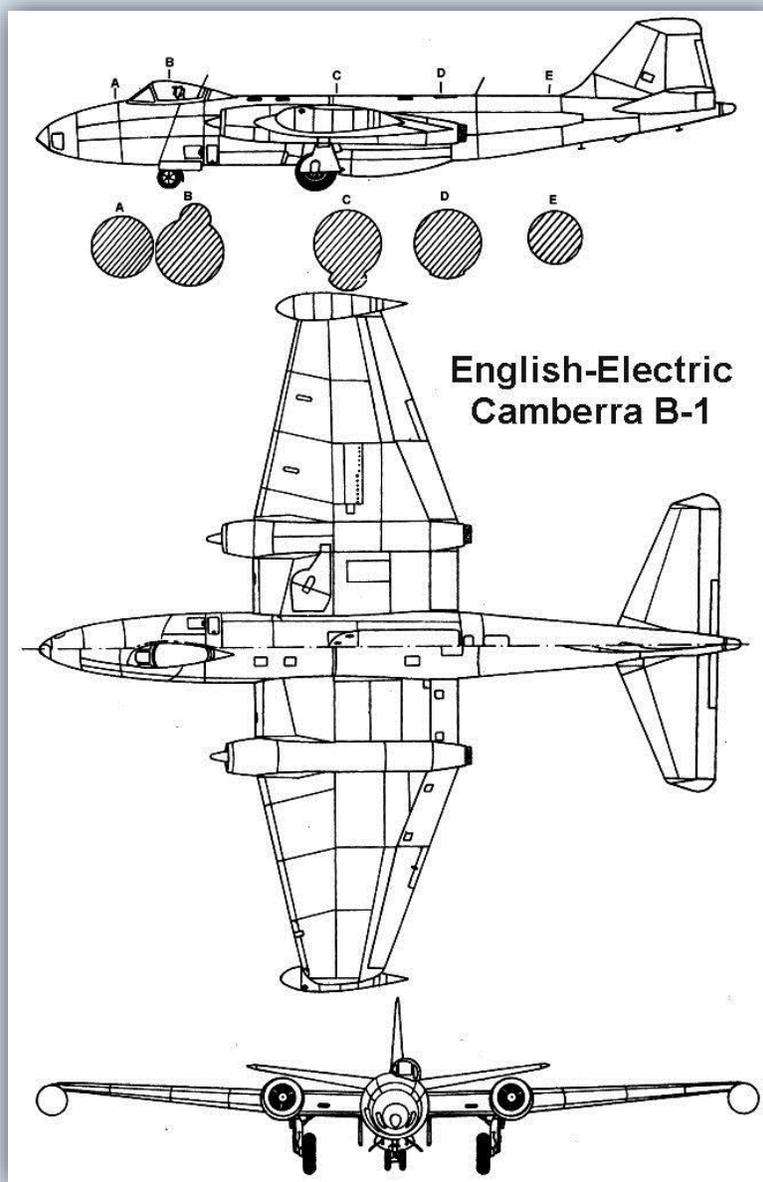


Foto de portada de Gazeta de Alegrete, 15 de julio de 1972.



FUENTE: Gazeta de Alegrete, 29 de julio de 1972.

HISTÓRICO DE LA AERONAVE



Fuente: Google – Imagens.

El *Canberra* es un bombardero fabricado en el Reino Unido por *English Electric* para misiones de bombardero y reconocimiento. Su primero vuelo tuvo lugar en mayo de 1949. Fue presentado a la *Royal Air Force* en mayo de 1951. Dejó de volar en junio de 2006, después de 55 años en servicio. Su principal variante fue el *Martin B-57 Canberra* para tres tripulantes.

Según sus especificaciones técnicas, poseía una longitud de 19,96 m, una envergadura de 19,51 m, altura de 4,77 m. El peso vacío de la aeronave fue de 9.820 kg, el peso cargado de 20.865 kg, con peso máximo de despegue de 24.948 kg.

El avión era equipado con dos motores *Rolls – Royce Avon R. A. 7 MK109*, lo que permitió una velocidad máxima de 933 km/h, o 0,88 Mach. Alcanzó un techo operativo de 15.000 m (49.200 ft.). Solamente el asiento del comandante era eyectable. En caso de abandono de la aeronave, los otros dos tripulantes usaron paracaídas.

Durante la década 50, el *Canberra* superó al resto en calidad en su época. En el año de 1957, llegó alcanzar el record de altitud de 21.430 m. Famoso por sus virtudes, fue codiciado por varias fuerzas aéreas, lo que lo llevó a ser exportado a varias naciones del planeta.

Además de ser un avión táctico capaz de lanzar un ataque nuclear, el *Canberra* probó ser extremadamente adaptable, sirviendo también como una aeronave de reconocimiento fotográfico y electrónico. Estuvo presente en innumerables escenarios bélicos, como en la Crisis del Canal de Suez, en la Guerra de Vietnam, en la Guerra Indo-Pakistaní, y en varios conflictos en el Continente Africano¹¹.

Teomar Benito Ceretta

Miembro Correspondiente del Brasil
en el Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 – A RAZÃO. Santa María (RS), 2 de julio de 1972.

2 – GAZETA DE ALEGRETE. Alegrete (RS). Noticias - Julho de 1972.

3 – REVISTA AERONÁUTICA. Sem Rumo. Maj. Av. A. Camazano A. Río de Janeiro, nº 176, 1990, p. 28 – 31.

4 – REVISTA FORÇA AÉREA. Voo Sem Destino. Aparecido Camazano Alamino, Río de Janeiro, ano 2, nº 6 – mar/abr 1997, p.49 – 55.

5 – SITE – <https://www.CAVOCK.com.br/julho-de-1972-a-historia-do-bombardeiro-peruano-que-caiu-no-do-brasil>.

¹¹ Wikipédia.

VII. AVIONES CON HISTORIA



Fotografía de Eddy Gual, Aviation Photography of Miami, del Beech N17ZV. En Chile operó como CC-COK.

Beechcraft 1900C en Chile

El Beechcraft 1900 fue un avión diseñado para el transporte aéreo regional, en versiones pasajeros, carga y mixto.

Su diseño deriva del exitoso Beechcraft Super King Air, y su primer vuelo se produjo el 3 de septiembre del año 1982. Su producción, que alcanzó las 695 unidades comenzó en febrero de 1983, entrando en servicio un año más tarde, en febrero de 1984.

El modelo C del Beech 1900, fue autorizado por la FAA, para volar solo con un piloto al mando, pudiendo operar en todo tipo de condiciones meteorológicas y aterrizar en pistas relativamente cortas con un mínimo de 1200 metros, transportando hasta 19 pasajeros.

Originalmente el Beechcraft 1900 en sus primeras versiones, estaba dotado de dos motores turbohélices Pratt & Whitney Canadá PT6A-65B de 1100 shaft horsepower cada uno, que impulsaban las dos hélices Hartzell de cuatro palas y fabricadas con materiales compuestos.



*Un Beech 1900C de la línea aérea Rvan de Alaska aterrizando.
Imagen y autor, presentes en la fotografía.*

Los primeros modelos poseían dos escalerillas de acceso al avión, una detrás de la cabina del piloto y la segunda situada cerca de la cola de la aeronave, más una tercera puerta de dimensiones pequeñas para la carga.

En el modelo C, se eliminó la puerta trasera, la que se amplió para transportar carga, asimismo se modificó el sistema de depósitos de combustible que considero utilizar toda la sección del ala para almacenar una mayor cantidad, aumentando de esta manera el rango de alcance operacional.

El Beechcraft 1900C fue un éxito como avión regional, lo que motivo a la compañía fabricante en 1991 a rediseñar el avión, naciendo el modelo 1900D, que aparte de las mejoras correspondientes, mostraba una notoria diferencia entre un modelo y otro, una especie de joroba. Ello porque la altura de la cabina fue aumentada. Esto permitió a los pasajeros transitar erguido adentro, a diferencia del modelo C que debían ingresar y egresar agachados.

La producción del avión finalizó en octubre del año 2002.



Un modelo D de Continental Airlines, previo a su aterrizaje en el Miami International Airport, en diciembre del año 2000. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Asociación Latinoamericana Transporte Aéreo S.A. "ALTA"



Decolando para su despegue desde el aeródromo de Chamonate en Copiapó. Fotografía: Sr. Carlos Medina Álamos (Q.E.P.D.)

El 22 de septiembre del año 1995, comienza a operar en los cielos chilenos, ALTA S.A. autodenominándose como la primera aerolínea regional de Chile, cosa que no corresponde, ya que antes de esa fecha, hubo otras aerolíneas que hicieron servicios regionales.

Su fundador fue el señor José Luis Ibáñez Santamaría, Ingeniero con experiencia aeronáutica, ex presidente de Ladeco¹².

El material de vuelo escogido, fue el Beechcraft 1900C, avión ideal para vuelos regionales. Las aeronaves fueron arrendadas en Estados Unidos a través de leasing con la empresa Raytheon Aircraft Credit Corp.



El Beech 1900C matrícula CC-COL, cargando combustible en Los Cerrillos. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Los directivos de ALTA, planificaron una estrategia de su negocio, pensando en el mundo empresarial y así aprovechar las bondades de realizar vuelos de ida y regreso a regiones en el mismo día. Conjuntamente con ello, se planificó el sistema de vuelos nocturnos volando entre ciudades de distintas regiones con carga y quedar disponibles con los aviones a primera hora del día siguiente, para vuelos de pasajeros.

¹² Ladeco es el acrónimo para Línea Aérea del Cobre Ladeco S.A., que fue una aerolínea chilena, establecida en el Aeródromo Los Cerrillos en Santiago de Chile en 1958. Tras ser adquirida en su totalidad por LAN Chile en 1994, cesará sus operaciones en 1998.

La meta que se impuso ALTA, era realizar cien vuelos diarios en vuelos regionales. El traslado de los pasajeros desde la ciudad era realizado en minibuses, y al embarque se accedía directamente desde la oficina de la empresa en los aeropuertos.



Tarea de carga de equipaje en el aeródromo de Los Cerrillos. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El tiempo en tierra de los aviones debía ser el mínimo, por ende, el embarque jugaba una parte importante de tiempo. A bordo no había sistema de refrigerio. La mantención de la flota, fue realizada por la empresa Bonir, representante de Beechcraft en Chile, con dependencias en el aeropuerto de Los Cerrillos.



Labores de mantenimiento del CC-COG en el hangar de Bonir. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Los destinos de vuelo fueron diseñados en dos aéreas, norte, que abarcaba Arica, Iquique, Antofagasta, Calama, Copiapó, La Serena y Viña del Mar.

La zona sur contemplaba vuelos a Chillan, Concepción, Los Ángeles, Temuco, Valdivia, Puerto Montt, Balmaceda, Puerto Natales y Punta Arenas.

Todos estos destinos estaban entrelazados en una malla que incluía vuelos entre ciudades y la capital Santiago.

El primer vuelo fue realizado el 22 de septiembre de 1995 en el primer avión de la flota, luego llegarían siete aeronaves similares.

La novedad en el ambiente aeronáutico, se produjo con el esquema de pintura que portaban los Beech 1900C. La zona inferior del avión era totalmente blanca, en tanto la superior era violeta oscuro. En el timón portaba el logo de la compañía, que representaba la constelación de la Cruz del Sur, sobre la deriva de un Beech 1900.



Logo de la compañía en uno de los Beechcraft de ALTA. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

En el primer año de operaciones, la compañía logró casi un tres por ciento del mercado nacional, realizando 18.000 horas de vuelo, transportando 100.000 pasajeros y más de un millón de kilos de carga.



*Una de los aviones de ALTA, siendo tractado hacia su base en Bonir.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Los planes de ALTA eran posicionarse como aerolínea regional del cono sur y miraron hacia Argentina, país donde entraron al adquirir la línea Aerochaco, cuya flota eran dos Fairchild FH-227. Estos fueron enajenados rápidamente y cambiados por seis Beechcraft 1900C, recibiendo matrículas LV de Argentina.

Las operaciones de vuelo comenzaron en el año 1996. ALTA en 1997, determinó que los números no dieron los resultados esperados, logrando solo una tasa de ocupación del orden del 40%, lo que motivó el cierre de las operaciones el 17 de agosto de 1998, procediendo a devolver los aviones a sus dueños en los Estados Unidos de Norteamérica.

La misma situación ocurrió en Argentina, cerrando tres días antes el 13 de agosto de 1998.

Flota de ALTA. Beechcraft 1900C

Matrículas:

- CC-COD (s/n° UC-53)
- CC-COE (s/n° UC-108)
- CC-COF (s/n° UC-70)
- CC-COG (s/n° UC-75)
- CC-COH (s/n° UC-88)
- CC-COI (s/n° UC-102)
- CC-COJ (s/n° UC-47)
- CC-COK (s/n° UC-17)
- CC-COL (s/n° UC-77)
- CC-COM (s/n° UC-76)



*Imagen de dos aviones Beechcraft 1900C de ALTA.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Alpine Air Chile S.A.



*Con la imagen de la Cordillera de los Andes de fondo, dos Beech 1900C con los títulos de su casa matriz de USA.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

El 9 de noviembre del año 2002, arribaron al aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago, dos aeronaves Beechcraft 1900C y fueron estacionados frente al hangar de la empresa Bonir, representante en Chile de Beechcraft/Raytheon.

Esta llegada corresponde al nacimiento de una nueva empresa de transporte de carga aérea nocturna u overnight. Este concepto es utilizado a nivel mundial con excelentes resultados.

La empresa Alpine Air Chile S.A, se constituyó en julio del mismo año y corresponde a la filial en Chile de la empresa norteamericana del mismo nombre, quien aportó a través de su matriz CLB Corporation, del Estado de Utah, en U.S.A. el 85% del capital accionario, el 15% restante lo aportó el empresario Jorge Matthei Aubel. La inversión inicial fue de 8.5 millones de dólares, y tres aviones Beechcraft 1900C.



En la presentación de Alpine Air estuvieron Jorge Traub (gerente mantención), Felipe Contardo (gerente general), Scott Jacox (piloto), Jorge Matthei, Enrique Fernández (gerente operaciones) y David Hale (piloto).

*Publicación de un diario capitalino, mostrando la plana ejecutiva de Alpine Air Chile.
Colección: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Su base de operaciones se fijó en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile y su mantenimiento lo realizó la empresa aeronáutica Bonir.



El Beech CC-CAS, estacionado en la losa de Bonir. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Las tripulaciones fueron seleccionadas entre pilotos chilenos capacitados ante la DGAC, los que volaron transportando carga en el rango entre 2300 y 2800 kilos, por las rutas desde Santiago a Antofagasta e Iquique en la zona norte y Puerto Montt, Balmaceda y Punta Arenas por el sur.

La flota total en Chile de la empresa, alcanzó las tres aeronaves que salieron de la flota de Alpine Air Express, USA.

Los planes de Alpine Air Chile, tenían puesta la mira en otros países de América Latina, para lo cual, contaban con la experiencia de la casa matriz que operaba 32 aviones del mismo tipo en los Estados Unidos de Norteamérica. La prensa de la época hizo notar que Alpine Air Chile S.A. era una línea aérea, ligada a la iglesia mormona.

Los vuelos comenzaron a desarrollarse con normalidad a contar del 15 de noviembre del año 2002, pero lamentablemente la competencia, Lan Chile Cargo, redujo, según Alpine Air, sus costos de transporte de carga, aun por debajo de los costos operacionales, lo que motivó una competencia desleal. Alpine Air, procedió a la devolución de dos de sus tres aviones.

La empresa, el año 2003, trató de sobrevivir buscando un nuevo nicho de mercado en Chile. Comenzó realizando vuelos de pasajeros en la zona sur, Puerto Montt, Chaitén y Melinka, para lo cual, aumentó la flota, adquiriendo un avión Beechcraft 99 Alfa ex Fuerza Aérea de Chile.

El tercer Beechcraft 1900C fue devuelto a USA en febrero del año 2004. A mediados de ese mismo año, el Beech 99 Alfa, sufrió un accidente en Puerto Aysén, quedando fuera de vuelo y la empresa sin aeronaves.

Alpine Air Chile, cerró sus operaciones en el año 2006.

Flota de Alpine Air Chile S.A.

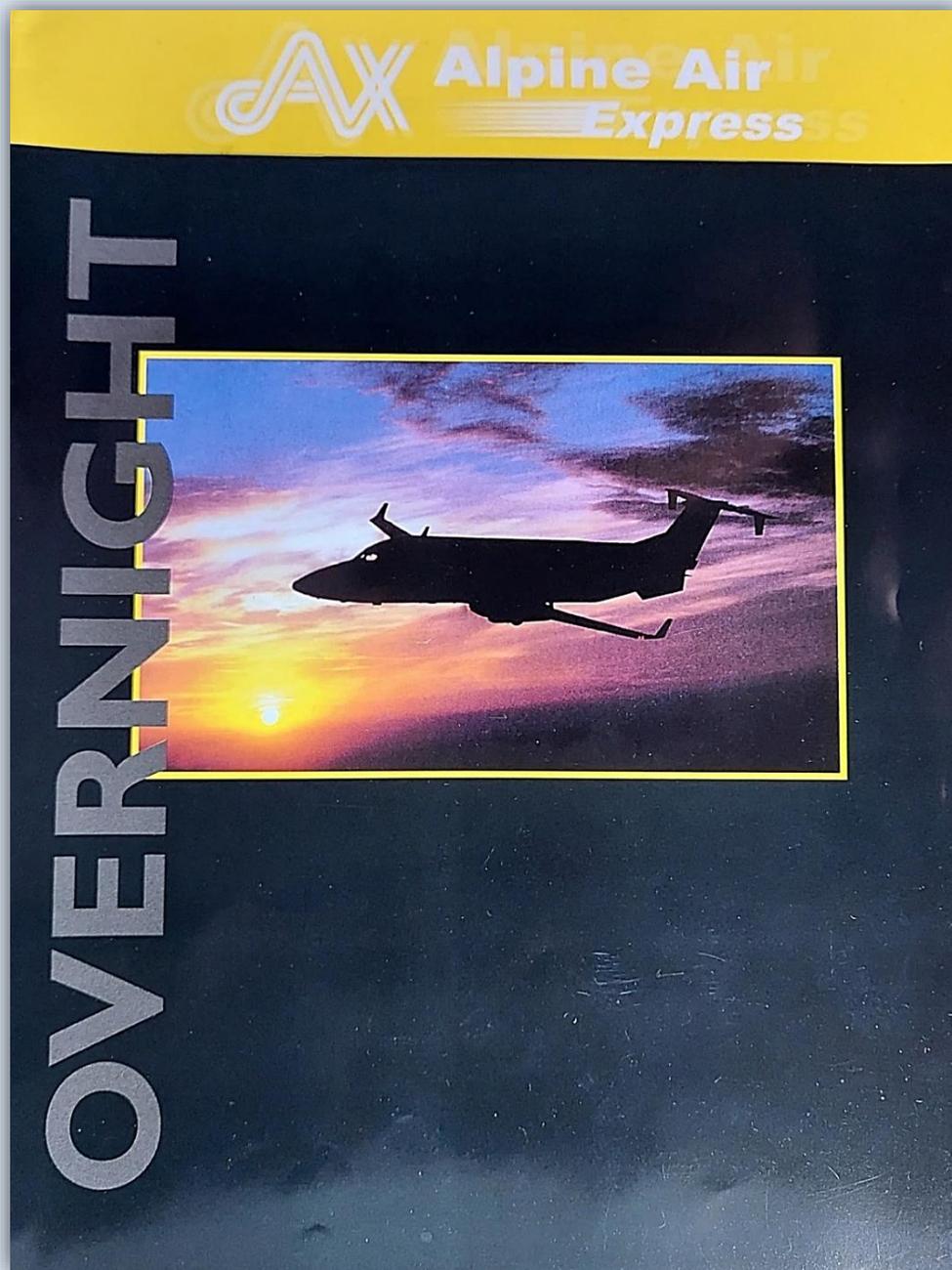
Matrículas:

CC-CAF (s/n°UB-8).

CC-CAK (s/n°UB-65).

CC-CAS (s/n°UB-5).

Estaba asignada una cuarta matrícula en el RNA CC-CAR la que no llegó a utilizarse.



Línea Aérea "Aquelarre".



*Hermosa imagen del único avión de Aquelarre posado en el aeropuerto Los Cerrillos.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

Fundada en el año 1994 por el visionario piloto, Nicolás Vidal Hamilton-Toovey, como una línea aérea de transporte ejecutivo, y con dos aviones en su inventario, un Cessna 337 y un Piper PA-31 Navajo. Estableció su base de operaciones, en el aeródromo capitalino Eulogio Sánchez de Tobalaba.

Cuatro años más tarde en 1998, mediante la creación de una sociedad con el empresario, señor Luciano Bonacic-Doric, representante en Chile de Beechcraft/Raytheon, determinaron extender sus operaciones hacia la zona sur, cubriendo el tramo Puerto Montt y Chaitén.

Las características de la geografía de la zona sur, y los planes de desarrollo e integración de la misma al país, requerían de líneas aéreas confiables, capaces de volar en todo tiempo, manteniendo la conexión permanente con el resto del país. Consciente de ello, Aquelarre, procedió a arrendar en Estados Unidos, un avión Beechcraft 1900C para operar en esa agreste zona.

La aeronave arribó al país el 25 de octubre del mismo año 1998 y cuatro días más tarde fue pintada en dependencias de la empresa Bonir, en Los Cerrillos, con los nuevos colores de Aquelarre. Similar esquema de pintura recibió el Piper Navajo de la flota original.



Proceso de pintura del avión en Bonir. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy

El avión fue inscrito el 16 de noviembre en el Registro Nacional de Aeronaves, recibiendo la matrícula chilena CC-CET (s/n° UC-140).

La empresa procedió a abrir oficinas y counters en los aeropuertos de Puerto Montt y Chaitén, contratando tripulaciones experimentadas y personal que había pertenecido a ALTA.

Las estadísticas de la época, en esa zona, señalaba que se movilizaban 50.000 personas al año, de los cuales 22.000 lo hacían por vía aérea. Cabe mencionar que, al retiro de los vuelos de ALTA en 1998, la Fuerza Aérea de Chile ayudó a paliar la situación de conectividad, proveyendo tres vuelos por semana para que la población local no quedara aislada.

Aquelarre llegó a la zona para restablecer la normalidad con sus vuelos.



Estacionado en horas de la tarde en Los Cerrillos. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Lamentablemente, por diferencias societarias, las operaciones de vuelo fueron canceladas antes de un año de su puesta en marcha, y el avión fue repintado blanco y devuelto a sus arrendadores, Raytheon Aircraft Company, el 13 de septiembre del año 1999.



Ya pintado de blanco para su devolución a USA. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Me permito rendir un pequeño homenaje a Nicolás Vidal Hamilton-Toovey, (Q.E.P.D.) quien falleció en un accidente el 21 de marzo del año 2012, en circunstancias que realizaba un vuelo aeromédico desde Punta Arenas a Santiago de Chile.

Hoy en la sala de pilotos de la empresa Caiquen, en el aeródromo de Tobalaba, hay un significativo mural que también rinde un homenaje a este notable piloto.



Visita en Chile.

Durante la edición de FIDAE 2010, pudimos apreciar en la losa de exhibición, un avión modelo Beechcraft 1900D con matrícula N1900R (s/n° UE-187).



El avión "Missionator" en FIDAE 2010. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Este avión correspondía al demostrador de la empresa aeronáutica Raytheon Aircraft, que mostraba la flexibilidad del Mighty Beech 1900D para manejar no solo el servicio de pasajeros, sino también el transporte aéreo de carga y evacuación aeromédica.

Su presencia en la feria, se enmarcó dentro de una gira mundial bautizada "Missionator". El avión fue volado anteriormente por Mesa Airlines como U.S. Airways Express (N64YV) y fue construido en 1993.



Otra imagen del Beech 1900D en FIDAE 2010. Fotografía. Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Maqueta:

Este notable avión Beechcraft modelo 1900 C y también el D, tienen su modelo para armar, en escala 1:72 de la marca AModel, el cual es posible encontrar en un local del mall Apumanque, en Santiago.



Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://es.wikipedia.org/wiki/Beechcraft_1900

[https://www.google.com/search?q=beechcraft+1900C+N575A+Ravn+Alaska&tbm=isch&ved=2ahUKEwj5ktaV4O_5AhXxAtQKHRIBDtsQ2-](https://www.google.com/search?q=beechcraft+1900C+N575A+Ravn+Alaska&tbm=isch&ved=2ahUKEwj5ktaV4O_5AhXxAtQKHRIBDtsQ2-cCegQIABAA&oq=beechcraft+1900C+N575A+Ravn+Alaska&gs_lcp=CgNpbWcQAzoECCMQJ1DGClIiQmDZSWgAcAB4AIABSIgBigSSAQIxM5gBAKABAaoBC2d3cy13aXotaW1nwAEB&sclient=img&ei=sKEOY_n6NvGF0AaZgrnYDQ&bih=700&biw=1583&hl=en#imgrc=iP8BUztXIFsnoM)

[cCegQIABAA&oq=beechcraft+1900C+N575A+Ravn+Alaska&gs_lcp=CgNpbWcQAzoECCMQJ1DGClIiQmDZSWgAcAB4AIABSIgBigSSAQIxM5gBAKABAaoBC2d3cy13aXotaW1nwAEB&sclient=img&ei=sKEOY_n6NvGF0AaZgrnYDQ&bih=700&biw=1583&hl=en#imgrc=iP8BUztXIFsnoM](https://www.google.com/search?q=beechcraft+1900C+N575A+Ravn+Alaska&gs_lcp=CgNpbWcQAzoECCMQJ1DGClIiQmDZSWgAcAB4AIABSIgBigSSAQIxM5gBAKABAaoBC2d3cy13aXotaW1nwAEB&sclient=img&ei=sKEOY_n6NvGF0AaZgrnYDQ&bih=700&biw=1583&hl=en#imgrc=iP8BUztXIFsnoM)

<https://aerospotter.blogspot.com/2015/09/alta-la-linea-aerea-que-hacia-falta.html>

https://es.wikipedia.org/wiki/Alpine_Air_Express_Chile

Archivos del autor

Colaboradores:

Sr. Daniel Silva Pinto.

Sr. Erwin Cubillos Salazar.

Sr. Juan Carlos Velasco García.

Sr. Julio Escobar Eteriza

Sr. Carlos Medina Álamos (Q.E.P.D.)

VIII. SABÍA USTED?

...que hace unos 92 años atrás, tras la creación de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional el 21 de marzo de 1930, la entonces temprana y nueva arma independiente de la defensa nacional, tuvo que enfrentar en el mes de julio de ese año, un terrible accidente, donde se produjo pérdida de uno de sus integrantes fundadores?

Fue la mañana del viernes 25 de julio, cuando en los alrededores de la Base Aérea “Los Cóndores” ubicada en la localidad de Alto Hospicio, cuando un joven piloto de tan solo 22 años de edad y de dotación del Grupo N°1, se aprestaba a realizar ejercicios de tiro, su visibilidad se vio dificultada por un espeso manto de neblina costera, más conocida como camanchaca, situación que lo hizo perder referencia de la superficie, estrellándose con resultado de muerte contra el cerro “*la brillante*”.

Este primer Mártir Institucional, cayó trágicamente esa mañana mientras volaba una aeronave Curtiss Hawk.



El teniente Jorge Lathrop Zavala

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

Tempranamente iniciadas las actividades formadoras de Oficiales para la Fuerza Aérea de Chile en la entonces, “Escuela de Aviación” de hace unos 79 años atrás. El 9 de julio de 1943 tuvo lugar, la primera ceremonia de Juramento ante Dios y la bandera nacional por los Alféreces de aquellos días, en cumplimiento con lo dispuesto en los Decretos G.1.N°1.488 del 4 de junio de 1914 y el N° 1.020 de fecha 30 de junio de 1939 del Ministerio de Defensa Nacional?



Revista Chile Aéreo, página 35. Mes de julio de 1943

“Juro por Dios y por esta Bandera, servir fielmente a mi Patria ya sea en mar, en tierra o en cualquier lugar hasta rendir la vida si fuese necesario. Cumplir con mis deberes y obligaciones militares conforme a las leyes y reglamentos vigentes, obedecer con prontitud y puntualidad las órdenes de mis superiores, y poner todo empeño en ser un aviador valiente, honrado y amante de mi Patria”.

Quizás cuando observamos esta particular ceremonia de carácter nacional, sea menester recordar qué dispuso el primero de estos Decretos Supremos referidos:

“Considerando:

Que el juramento de fidelidad a la Patria que prestan los reclutas que se incorporan al servicio del Ejército, se ejecuta en forma i fecha distintas en las diversas unidades de tropa i habiendo conveniencia en uniformar la ceremonia de dicho acto i darle a esta la solemnidad necesaria celebrándola en el aniversario de una de las acciones más gloriosas del Ejército,

DECRETO:

1. *Todo oficial o individuo de tropa que por primera vez ingrese a un cuerpo del Ejército, estará obligado a prestar el juramento de fidelidad a la Patria.*
2. *Fíjase el día 10 de Julio, fecha en que tuvo lugar el glorioso combate de la Concepción, para que se lleve a efecto la ceremonia en referencia.*

3. *La fórmula del Juramento será la siguiente:*

“Yo N.N. juro por Dios i por esta bandera servir fielmente a mi Patria, ya sea en mar o en tierra i en cualquier lugar, hasta rendir la vida si fuera necesario. Cumplir mis deberes i obligaciones militares conforme a las leyes i los reglamentos vigentes; obedecer con prontitud i puntualidad las órdenes de mis superiores i poner todo empeño en ser un soldado valiente, honrado i amante de mi Patria.”

4. *El juramento se rejirá por el siguiente ceremonial:*

El 10 de Julio, fecha señalada para la celebración de dicho acto, se reunirá en el patio del cuartel, en formación de parada, todo el personal de la unidad, debiendo colocarse a la cabeza de sus compañías el personal de oficiales i de reclutas que debe prestar dicho juramento. Una vez que se haya presentado a la tropa la bandera del cuerpo i rendídole los honores reglamentarios, el comandante de la unidad explicará, en sencilla i patriótica alocución, el significado del acto que se va a realizar. En seguida, pasará la bandera i su escolta a colocarse al centro i a diez pasos del frente de la unidad.

El juramento se prestará por escuadras de ocho hombres, situándose cuatro a cada lado de la bandera, con frente a ella, la que se inclinará con este fin, hacia adelante, hasta que quede horizontal.

El juramento lo tomará el ayudante del cuerpo, el que se situará frente a la bandera i dará lectura a la fórmula indicada el número 3 del presente decreto, fórmula que repetirán en voz alta i clara el personal llamado a prestar dicho juramento, el cual mantendrá mientras dure este acto, la mano derecha sobre el paño o el asta de la bandera.

Terminado el juramento, el Comandante de la unidad dirigirá nuevamente la palabra al personal de reclutas, explicándoles la seriedad del compromiso solemne que acaban de contraer para con la Patria, i terminará mandando a ejecutar, en fe i señal de que todos i cada uno cumplirá con su deber, una descarga cerrada por compañía o escuadrón o un disparo por pieza de cada batería.

Acto continuo se precederá a guardar la bandera con los honores reglamentarios.

Tómese razón i comuníquese.- Barros Luco.- R. Corbalán Melgarejo.” (sic)

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado Norberto:

¡No nos dejas respirar! Apenas terminamos de "devorar" un especial digital, que nos llega otra magnífica obra.

Muy buena esta reseña de pioneras aeronáuticas ibero-americanas que reconoce la contribución femenina en esta actividad. Particularmente porque estas damas tuvieron el coraje y la voluntad no sólo de practicar una actividad de cierto riesgo en la época, sino porque superaron con entereza las presiones culturales y familiares, nada fáciles de enfrentar.

No hay rincón latinoamericano que falte. Hemos descubierto muchos casos que ignorábamos.

Vemos, con satisfacción, que has incluido a Aris Emma Walder, la primera oriental, aunque su brevet lo obtuvo en Argentina. Comentas que también volaba planeadores. No solo eso, creemos que fue la primera piloto femenina de planeadores en Argentina (y de América Latina). En el Museo Aeronáutico tenemos una vitrina donde incluimos una maqueta del planeador primario que volaba.

Justamente hace unos cuatro años di una charla sobre pilotos femeninas "bellas... y extraordinarias". Un criterio más amplio y general. Por supuesto que hicimos una selección muy subjetiva (y lo reconocemos en el prólogo). Inclusive tuve críticas por no incluir a Amalia Figueredo y a Amelia Earhart. Hay varios casos que citas en tu texto. Te envío la versión en PDF de la presentación para tus archivos. Fuerte abrazo

Gustavo Necco C.

Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

Señores,

Una excelente revista histórica de la aviación, dedicada a Santos Dumont, sin lugar a dudas "Padre de la Aviación".

En su tiempo y durante décadas, Alberto Santos Dumont fue tan famoso como los astronautas que llegaron a la Luna. Algo que durante siglos se pensó que era sólo un sueño, pero que se hizo realidad. Ahora, no sólo los aviadores, sino todos los seres humanos estamos disfrutando de la aeronáutica y todos sus beneficios.

Gracias por un maravilloso relato.

GAV Jorge Iturriaga Moreira

Estimado señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg, gran amigo y colaborador del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo"

Junto con saludarlo y esperando esté muy bien junto a su familia e integrantes del Directorio de la Corporación que usted dirige, a nombre de nuestro presidente General (R) de Carabineros don Omar Gutiérrez Gámbaro, Miembros de Número y en el suyo propio, agradece en toda su extensión el envío - ya tradicional-, del ejemplar N° 6 la Revista Aerohistoria, importante documento que será puesto en conocimiento de sus integrantes, como habitualmente se ha hecho.

Julio Nanjari Valenzuela

Secretario del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo.

Hola don Norberto!

Seu livro sobre Santos Dumont é uma obra de valor documental imensurável que impressiona pela riqueza de detalhes. Os relatos sobre as duas visitas históricas de Santos Dumont a Santiago do Chile, vêm contribuir para a preservação da memória do mais ilustre aeronauta brasileiro.

Suas investigações aprofundadas, baseadas em documentos e registros históricos, com curiosas imagens da época, resgata com fidelidade fatos e acontecimentos que vêm enriquecer a biografia de um dos mais famosos inventores do mundo contemporâneo. Como brasileiro, sinto-me orgulhoso e agradecido pelo seu trabalho, que com certeza, terá lugar de destaque nas mais importantes bibliotecas e museus de aviação no Brasil.

Ricamente ilustrado e narrado com a precisão dos fatos, o mais admirável da leitura foi perceber como Santos Dumont foi homenageado e festejado com intensidade pelas autoridades chilenas, além de uma multidão de entusiastas que o acompanhava em suas jornadas. Homem de prestígio mundial, o "pai da aviação" mereceu do Chile uma das mais honrosas homenagens, tendo uma avenida batizada com seu nome, no bairro da Recoleta, por ocasião de sua segunda visita em 1922. Uma nova demonstração de apreço a Santos Dumont, em 23 de outubro de 2018, um monumento com seu busto foi inaugurado no mesmo bairro. A dimensão dessas homenagens ao nosso patrício, é para nós brasileiros motivo de orgulho, respeito e admiração, que vem do outro lado da Cordilheira dos Andes.

Parabéns Norberto pelo livro autografado.

Att.

Teomar B. Ceretta

Estimados señores:

Acuso recibo y agradecemos el envío de la Revista Aerohistoria, la misma será enviada a nuestros Asociados.

Atte,

Secretaría

ACADEMIA URUGUAYA DE HISTORIA MARÍTIMA Y FLUVIAL

Estimados Sres.

Muchísimas por su gentileza al enviarme un nuevo ejemplar de Aerohistoria que incrementará mis conocimientos acerca de esta hermosa actividad aeronáutica y que también traspasare a mis alumnos.

Prof: Exequiel Sanhueza

Instituto de Capacitación Aeronáutica ICA. Córdoba-Argentina

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.

Los felicito a ti y al resto de amigos del Instituto por tan bella dedicación a la edición de la revista,

Congratulaciones 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.

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).

Quedo a la espera de sus amables noticias.

Atte.,

Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez

Presidente Instituto de Estudios Históricos Bances y Valdés

Estimado Norberto y distinguidos directores del IAHACH, reciban un cordial saludo y felicitaciones por la excelente calidad de cada uno de las publicaciones que emiten, sobre todo del boletín mensual, la gran cantidad y calidad de los artículos nacionales y emitidos por corresponsales extranjeros, dan cuenta del nivel que tiene la misma

Felicitaciones una vez por el aporte y defensa de nuestra historia aeronáutica

atte

Rodrigo Jiménez Schmidt



Buenos Aires, 18 de Julio 2022

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el agrado de dirigirme a la persona de Usted, a los fines de presentarle mis atentos y cordiales saludos, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda.

Al mismo tiempo, deseo informar de muy grato animo la adhesión a la ceremonia de conmemoración por el 135 Aniversario del Natalicio del Piloto Máximo Héroe de la Aviación Civil Peruana y Sudamericana, Don Jorge CHAVEZ DARTNELL, en Plaza Perú de la comuna de Las Condes, este jueves 21 de Julio, 11hs

Es dable señalar que su hidalguía ha sido tomado como ejemplo, por los hombres y mujeres que laboran diariamente para hacer grande y trascendente la actividad Aeronáutica y Espacial tanto nacional como internacional.

Hago propicia esta feliz circunstancia para hacerle llegar mis especiales consideraciones hacia su persona y a todos sus colaboradores.

✽

Prof. Universidad del Salvador Roberto MARTÍNEZ
Comandante Mayor Aviator del SA-AMA-ANA-FAA
Caballero de la Fuerza Aérea del Perú con Armando Riquelme Iglesias
Presidente
ACADEMIA JORGE CHÁVEZ DARTNELL ARGENTINA

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



**INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
DELEGACION COLOMBIA**

SANTAFE DE BOGOTA D.C. JULIO 17 DEL 2022
DC00007172022-2

**SEÑOR PRESIDENTE
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICO AERONAUTICAS DE CHILE
NORBERTO TRAUB GAINSBORG.**

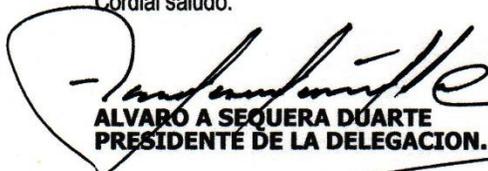
Apreciado Señor Presidente y demás Miembros Directivos:

Con ocasión de la Celebración del 90° Aniversario de la Partida del Padre de la Aviación Latinoamericana del Brasil Ing. Alberto Santos Dumont; presentamos en nombre de la Delegación de la Republica de Colombia, un saludo especial al Señor Presidente Arq. Norberto Traub G y a sus distinguidos Directivos, al igual que al Señor Coronel de Aviación ALEX PEREIRA DE SOUZA, como Agregado Aeronautico de su País en esta concelebración de una Centenaria Historia de Aviación y de Amistad de los países de la Región.

Nuestra Nación como pionera de la aviación en America, con la Fundacion el día 26 de septiembre de 1919 de la Compañía Colombiana de Navegación Aerea y que nuestro Estado Colombiano, celebra dicho día por Disposición del Decreto Presidencial 1905 del día 03 de Agosto de 1979, DIARIO OFICIAL. AÑO CXVI. N. 35351. 18, SEPTIEMBRE, 1979. PÁG. 14. nos regocijamos en esta festividad al Señor Ing. Alberto Santos Dumont, como uno de los principales baluartes en el desarrollo de nuestra aviación del Brasil.

En nombre personal como Directivo de la Delegación y de la Señora Abogada Coronel YINET L CORDOBA A. vicepresidente de la misma y del resto de Directivos, presentamos nuestro respetuoso saludo de a todos y cada uno de los partícipes en esta ceremonia aérea de la Nación Chilena.

Cordial saludo.


**ALVARO A SEQUERA DUARTE
PRESIDENTE DE LA DELEGACION.**



**CC A LOS INTERESADOS
ANUNCIOS A LA PRENSA.**

DIRECCIÓN Transversal 6A # 30-68 Fusagasugá Cundinamarca ZP 252212 Móvil 57-3178955179
57 9227914

institucionalnewberiano@presidency.com

institutonewbery@gmail.com

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,
El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg
Oscar Avendaño Godoy
Alberto Fernández Donoso
Sandrino Vergara Paredes
José Guzmán Moreno
Mario Magliocchetti Oleaga
Aníbal Jiménez Lazón

Presidente
Vicepresidente
Director - Secretario
Director - Tesorero
Director
Director
Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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

 REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Alberto Fernández Donoso
Alfredo Massarelli Vacca
Claudio Cáceres Godoy
Hugo Gutiérrez González
Teomar Benito Ceretta

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

50 AÑOS



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolia 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