



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN

- ▶ **Daniela Figueroa Scholz**  
**Teniente 2° de la Armada de Chile**
- ▶ **A 100 años de los inicios**  
**del Control de Tránsito Aéreo**
- ▶ **Alas de amistad en un abrazo**  
**de confraternidad entre los pueblos**

Actividades de agosto de 2022 - N°8



**D G A C**  
**C H I L E**

FELICITACIONES EN SU 92° ANIVERSARIO  
1930 - 2022



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## *Editorial*

***"El eterno tema de proporción que deben guardar las distintas armas entre sí, envuelve tal importancia, que su estudio no debiera descuidarse por un momento, sobre todo en ejércitos como el nuestro, de organización aún incompleta, i en estos tiempos que corren, preñados de bélicas novedades i de poco tranquilizantes perspectivas". (Sic)***

*Arturo Merino Benítez, 1918*

Leyendo uno de los tantos trabajos y artículos que escribiera a lo largo de su vida, el Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez, uno logra aquilatar y descubrir parte de la grandeza de su pensamiento, conocimiento y obra, que nos lega no solo en la intelectualidad de lo práctico o quizás lo intangible, pero su acción segura, serena, de recta intención y de amor por su Patria, logra llevar lo que para muchos fuera aparentemente abstracto a lo concreto.

*Sobre futura proporcionalidad de las distintas armas*, quizás uno de los trabajos más conocidos del entonces, capitán Arturo Merino Benítez en 1918, en donde el joven oficial, a *riesgo de despertar el ingrato coro de contradictores, que brotan al tocar ciertos temas como al golpe de varilla mágica*, presenta los nuevos atributos y trascendencia que la aviación brindará primeramente tanto en el conflicto como también en la paz.

El concepto de la superioridad aérea tan conocido y experimentado en los nuevos tiempos, se vuelve en lo abstracto, comparable con la superioridad que emana desde el *Conocimiento*, y con él, los valores cimentados, son y serán la base del correcto actuar y la prosperidad de los pueblos.

Concordarán conmigo en que son conceptos plenos, que sin duda alguna, entregan consistencia y seguridad a cada uno de nosotros, además de brindar a nuestra sociedad, la fuerza, origen y vida necesaria. Cuando este pasado mes de agosto, recordamos la prominente figura del general Bernardo O'Higgins, eje principal de entrega y valor, en la construcción de una Patria de la cual nuestra historia aeronáutica no permanece ajena, agregamos al "legado patriótico", donde la mención y recuerdo de personajes ciertamente emblemáticos como los fueron los hermanos Copetta y de su primer vuelo en avión, testimonian imborrablemente algunos hitos como lo fueron la Campaña Alas para Chile, que en

estrecha e histórica comunión con una fecha, nos unen a la figura y al deseo señero del patriota Libertador y otros relevantes próceres de nuestra independencia, interpretando y construyendo con su ejemplo la existencia de un espíritu e identidad, y con ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes emulan y afianzan esta obra, hacia un Chile mejor.

Si bien puede sonar reiterativo en algunas de nuestras editoriales, la mención que se hace de lo que se ha dado en llamar la “conciencia” aeronáutica e histórica, y del mismo modo se observa que aún en documentos oficiales, se emplea dicha denominación, sin que se note que las consideraciones que ella sugiere o las reflexiones a que se aplican, alcancen con igual frecuencia a aclarar el sentido en que se la utiliza. En general, parecería que esta expresión quisiera significarse aquí, ya sea en el conocimiento verdadero y justificado que el público debe o busca tener sobre nuestra historia aeronáutica, o la necesidad de que conozca sobre los esfuerzos que ella ha involucrado en la beneficiosa construcción y desarrollo nacional, como de nuestra inserción y proyección con el mundo y hacia quienes que nos rodean.

Si nos atenemos a la acepción que para el caso corresponde del vocablo “conciencia”, **conocimiento exacto y reflexivo** de las cosas, en lo que se refiere a las diferentes ramas de la aeronáutica nacional y de su vinculación histórica de nuestros pueblos, fácil es comprender que muchos de nuestros lectores no siempre tienen de ella ese conocimiento *exacto y reflexivo* del que se desprende de la situación, por ello es que, periódicamente desde nuestra corporación y con gran cariño, hacemos todo lo posible porque esta conciencia vaya alcanzando a más adherentes, y que ello repercuta en un encuentro para nuestro país, en redundamiento de un mejor y mayor conocimiento de las actividades aéreas, de sus manifiestos beneficios y de su inserción en el registro histórico nacional.

Sin lugar a equivocación, agosto como en otros meses, volvió y volverá a presentar *hitos y personajes* muy válidos que testimonian mucho de persistencia, valentía, laboriosidad, servicio y generosidad. Aquí están presentes, la memoria de dos mujeres, una mexicana otra chilena, una de ayer y la otra de hoy, testimoniándonos desde lo abstracto a lo empírico con su vida y obra. La huella de ellas y de tantos otros ha sido múltiple, donde además, las acciones y actividades se vuelven carne protagónica.

En fin, esta edición nos ofrece como casi siempre, un compartir con relato sintético y no menos relevante de una investigación fundada en hechos, testimonios y documentos; sustanciando así el recuerdo de hombres y mujeres, las que junto a preciosas máquinas resultado del ingenio humano; refuerzan, crean y contribuyen no solo al registro histórico, a la conmemoración significativa, sino que principalmente aportan a la difusión respetuosa de ese acervo e identidad, tan necesario para las *conciencias y vida* de los pueblos, brindándonos esa *proporcionalidad* entre conceptos vanos y duros como la moda, el conocimiento fundado, lo políticamente correcto y la moral de decir y actuar con la verdad y recta intención.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Presidente



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Actividad de conmemoración del natalicio del Libertador General Bernardo O'Higgins e investidura de nuevos Miembros de Número .....</i>	6
<i>Conmemoración del 112° Aniversario del primer vuelo en avión realizado en Chile .....</i>	8
<i>Nonagésimo segundo aniversario de la Dirección General de Aeronáutica Civil .....</i>	12
OBITUARIO	
<i>Rodolfo Larson Chávez .....</i>	14
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	17
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	19
EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE .....	25
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Daniela Figueroa Scholz, Teniente 2° de la Armada de Chile .....</i>	37
<i>Alas de amistad en un abrazo de confraternidad entre los pueblos .....</i>	45
<i>La creación de la Sección Aviación del Colegio Militar Argentino, y su evolución hasta 1945 .....</i>	56
<i>El distintivo del Colegio Militar de la Nación .....</i>	74
<i>Emma Catalina Encinas Aguayo, la primera a 90 años de su vuelo y obtención de su licencia .....</i>	82
<i>A 100 años de los inicios del Control de Tránsito Aéreo .....</i>	89
AVIONES CON HISTORIA	
<i>El Douglas C-118 F de Allcair, su último despegue en Chile .....</i>	105
SABÍA USTED ?	
<i>21 de agosto – Día de la DGAC .....</i>	111
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Camaradas, el Himno de la Fuerza Aérea de Chile, “nació para unir a los aviadores del país” .....</i>	112
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	115

## I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

### ❖ *Actividad de conmemoración del natalicio del Libertador General Bernardo O'Higgins Riquelme e investidura de nuevos Miembros de Número*

El martes 16 de agosto, por la mañana, y representados por nuestro presidente, don Norberto Traub junto a otros miembros O'higginianos de esta corporación, estuvieron presentes en uno de los actos de conmemoración encuadrados en el Natalicio del Padre de la Patria, Libertador General don Bernardo O'Higgins Riquelme, actividad en la cual se realizó la investidura como Miembros de Número a una pléyade de distinguidos *hombres de bien*.

Alfredo Massarelli Vacca - Juan Ignacio Basterrica - Jorge del Pozo Pastén - Jorge Varela Ríos - Víctor Rivera López - Rodolfo Morales Ríos - Héctor Palomo Rebolledo - Florentino Ponce Pariez - Blas Bustamante Escayol - Ricardo Andrés Loyola - Olga González del Riego - Martín Ramírez Vega - Juan González Berríos - Elcira Peña Yáñez - Nelson Pérez Fierro - Héctor Rodríguez Ortega - Luis Alarcón Pinochet - Alejandro Urrutia Jorquera.

La solemne ceremonia, se realizó en la Cripta donde reposan los restos del Libertador, lugar donde recibió a los nuevos Miembros, su Presidente Nacional don Rodolfo Pereira, quien en emotivo y franco discurso dio la bienvenida los asistentes.





***Nuestro inestimable amigo, el Agregado Militar de Argentina en Chile, Coronel Alfredo Massarelli junto a dos cadetes del Colegio Militar Argentino, delante de la tumba del Libertador General Bernardo O'Higgins Riquelme, tras haber realizado el obsequio al Instituto O'Higginiano de una réplica del sable corvo de caballería que usó el General San Martín, en todas las campañas militares en Argentina, Chile y Perú. Esta reliquia será guardada junto a la réplica del sable del General O Higgins, su camarada de armas y gran amigo personal***

## ❖ *Conmemoración del 112° Aniversario del “Primer vuelo en avión realizado en Chile”*



En lo que fuera una soleada mañana del día viernes 19 de agosto pasado, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con el ya tradicional apoyo de la Municipalidad de Ñuñoa, la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea de Chile, conmemoró el centésimo décimo segundo aniversario del que fuera, el primer vuelo de un avión surcando los cielos nacionales en un sector denominado “Chacra Valparaíso”, actualmente Plaza Alcalde Ramón Cruz Montt, de la comuna de Ñuñoa.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile con la asistencia de la Municipalidad de Ñuñoa, organizaron esta significativa actividad de trascendencia nacional, que se inició con la entonación del Himno Nacional interpretado por los músicos de la Banda Instrumental de la Fuerza Aérea de Chile y coreado por todos los presentes.

Este importante encuentro de conmemoración, contó entre otros, con la representación de la Municipalidad de Ñuñoa; del Club Aéreo de Chile; de la Dirección General de Aeronáutica Civil; Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”; de la Fuerza Aérea, conformado por una delegación de Cadetes de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” y Alumnos de la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”; la Brigada de Aviación del Ejército de Chile; de las Agregadurías Militares y Aeronáuticas de países amigos; del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”; Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las FF.AA.; de la Comunidad Ñuñoína e invitados especiales.

El presidente de nuestra corporación, quien en unas reflexivas palabras inició su ilustrado discurso sobre aquella hazaña, hace ya 112 años.



*“Normalmente alguno de los asistentes se extrañará que no utilice en esta ocasión los vocativos, pero en esta oportunidad tan especial, quiero permitirme esta licencia que es tan propia de lo que hoy celebramos y conmemoramos, LA AVIACIÓN. Ella es comunicación, conectividad, cercanía y unión, por ello iniciaré diciendo, AMIGOS PRESENTES.*

*La historia de la aviación, me atrevería a decir que nace con el hombre, de su deseo de ascender y conectarse con Dios creador. Hoy al hablar del inicio de la aviación nacional, recordaremos este acto sublime de conectarse al cielo, y en ello, homenajearemos a quien y quienes se dieron por entero al inicio de la conquista del aire patrio, hace ya 112 años.*

*Mucho de esto partió en este lugar, el 21 de agosto de 1910, cuando don César Copetta Brosio, un joven francés vecindado en Chile, junto a su hermano Félix terminaban de armar el flamante avión Voisin que había llegado desde Europa, y con el cual se realizaría esa particular tarde, el histórico “primer vuelo de un avión”.*

*Más adelante agregaría: “es muy emocionante para nuestra corporación ser partícipe de la conmemoración y difusión de estas actividades de carácter nacional, ya que el 21 de agosto de 1910 no sólo se realizó el primer vuelo exitoso en Chile, sino que también en esta ocasión se trasladó al primer pasajero chileno en un avión. Entonces en esta tarde, celebramos aquí en Ñuñoa, a hombres señeros, como lo fueron los Hermanos Copetta y quienes les facilitaron los medios; y tantos otros que podría hoy mencionar, que han vencido por más de cien años, obstáculos a costa de muchos sacrificios de vida y pérdidas materiales, pero sus triunfos hoy constituyen un valioso legado para este país, no sólo en la conquista de una aviación segura, sino que con ella hemos vencido las otrora barreras del desierto, los canales, la cordillera de los Andes, los hielos antárticos y el océano pacífico, haciendo del concepto de*

*conectividad, salud y esperanza, un verdadero regalo de progreso para esta Nación, y de nosotros hacia el mundo.*



***Solange Zúñiga en representación de la señorita alcaldesa de Ñuñoa junto a nuestro presidente***

Tras terminar sus palabras, agradeció a los presentes y se refirió en particular al monumento que nuevamente había sido rescatado del deterioro de los grafitis: *“esta sencilla pero noble manifestación arquitectónica es un monumento que nuestra corporación hizo realidad en la comuna de Ñuñoa, ella marca un hito que no solo pertenece a la historia de todos los ñuñoínos, sino que también a todos los chilenos. Estoy muy contento y emocionado por el apoyo y compromiso brindados por la Municipalidad de Ñuñoa y todas aquellas instituciones que regularmente, hacen posible tareas y actividades como las que hoy hemos vivido”*.

A continuación, el maestro de ceremonias invitó a colocar algunas ofrendas florales ante el monumento que recuerda el lugar de la proeza que dio inicio a la aeronáutica chilena.



***El presidente junto al vicepresidente del IAHACH, presentan la ofrenda floral ante el monumento que recuerda los primeros vuelos en avión realizados en Chile***



***Los señores Hugo Marín y Claudio Lombardo presentan la ofrenda floral del Club Aéreo de Santiago***

Al cerrar la actividad conmemorativa, el maestro de ceremonias señaló a los asistentes lo siguiente: *“En 1929, el joven oficial y poeta, que más tarde llegara a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Diego Barros Ortiz, escribió el poema Camaradas en recuerdo a un compañero caído. Posteriormente, el maestro Ángel Cerutti Gardezabal, compuso la música y quedó como Himno de la Fuerza Aérea de Chile.*

*Hoy en homenaje a todos los aviadores que han plegado sus alas sedientas de cielo desde aquel 21 de agosto de 1910, incluido don César Copetta y su hermano Félix, invitamos a los presentes a unirse en Camaradería, y a entonar el Himno de la Fuerza Aérea de Chile”.*



*Vista general de algunos de los presentes en la ceremonia realizada en Ñuñoa*

### ❖ **Nonagésimo segundo aniversario de la Dirección General de Aeronáutica Civil**

Con ocasión de conmemorar un nuevo aniversario, el día lunes 22 de agosto pasado, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) realizó en dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile (MNAE) una ceremonia encabezada por la Sra. Ministra de Defensa Nacional Maya Fernández A.

El Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación Raúl Jorquera Conrads dio inicio a la importante ceremonia, con un claro y franco discurso.

El Hall Central fue engalanado con las dos aeronaves que este año se incorporaron a la Colección del MNAE, nos referimos a un avión Lear Jet LR-35 matrícula 351 entregado por la Fuerza Aérea de Chile y al Beechcraft Bonanza H-35 matrícula CC-PLM, donado por nuestro buen amigo, don César Antonio Santis Torrent. Ambas aeronaves fueron restauradas por personal especialista de la Sección Restauración y Mantenimiento del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio.



Asistieron entre otros, a la celebración de este nuevo aniversario; el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino N.; el Sr. subsecretario para las FF.AA. Galo Eidelstein S.; el Sr. subsecretario de Obras Públicas José Andrés Herrera Ch.; el ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) General del Aire Jorge Robles M.; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub G.; el Director del Museo Aeronáutico Sr. Ricardo Gutiérrez A., además de otros invitados y representantes de organizaciones e instituciones del ámbito aeronáutico.



***El señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez; don César Antonio Santis Torrent; la señora Ministro de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende junto al Director de la DGAC, General de Aviación Raúl Jorquera Conrads.***

## II. OBITUARIO



*Rodolfo Larson Chávez (Q.E.P.D.)*

### RODOLFO LARSON CHÁVEZ

“Volando hacia la verdad absoluta”

Al igual que tantos niños de su época, su vocación por la aviación se despertó a temprana edad y en un avión imaginario, desde la casa de su abuela en Chillán, abriendo sus brazos cual plateadas alas, emprendía vuelos, también imaginarios, hacia destinos lejanos...

El vuelo junto a un familiar oficial de la Fuerza Aérea hacia el norte del país, lo hizo reafirmar sus deseos de labrarse un futuro en los cielos de la patria.

Contando con los requisitos exigidos, en 1947 postuló y obtuvo su ingreso a la Escuela de Aviación, siendo la Base Aérea el Bosque su segundo hogar, donde el 2 de diciembre de aquel año vio coronados el comienzo de sus anhelos, cuando su instructor el Capitán Agustín Riveros Gálvez lo “largó solo” al mando de un Fairchild PT-19.

Sin embargo, su carácter inquieto y no muy proclive a la dura vida militar, a mediados del segundo año lo llevó a decir adiós al alma mater de la aviación militar chilena, con poco más de sesenta horas de vuelo.

Decisión que le significó costear su propio sustento, viéndose de ahí en adelante en la obligación de trabajar en la vida civil, pero siempre llevando en su corazón el “bichito de la aviación”.

Como su trabajo no lo satisfacía, con su escasa experiencia de aviador, se presentó a la Línea Aérea Nacional optando a un puesto de piloto en la empresa. Aunque fue bien recibido, amablemente se le señaló que volviera cuando fuera portador del “Brevet” de “Piloto Aviador de Turismo”, como se le decía en aquella época a la Licencia de Piloto Privado. Algo que lo enfrentó de golpe a la dura realidad.

Fue entonces que ingresó a trabajar a una entidad bancaria e incorporándose a la vez como socio del Club Aéreo de Valparaíso, donde realizó el curso de aviador civil partiendo de cero.

Un grave y lamentable accidente que se produjo en el club el día de su graduación, fue como un balde agua fría para aquellos pilotos recién formados. No obstante que por razones lógicas la ceremonia se suspendió, cogiendo una piocha, su madre la prendió en su pecho.

Brevet en mano, una vez más orgulloso llegó a Los Cerrillos, golpeando las puertas de Lan. Lamentablemente, para su decepción se le indicó que volviera a intentarlo cuando tuviera al menos quinientas horas de vuelo.

No existiendo nada que lo hiciera desistir de algo que tanto lo motivaba, contando con las horas exigidas, en 1953 nuevamente orientó sus pasos al aeropuerto donde tenía su base nuestra empresa bandera, donde se enteró que vacantes al curso de pilotos no había, ofreciéndosele ingresar a un curso de despachador comercial.

Al menos ya era algo, que lo iba acercando a los aviones y para su sorpresa, en la mitad del curso se le abrió la posibilidad de incorporarse a un curso de sobrecargos, lo que permitiría integrar las tripulaciones de vuelo en los aviones de la aerolínea. Pero la suerte no siempre le iba a ser esquiva y finalmente Lan, llamó a un concurso para copilotos, al cual sin pensarlo dos veces, postuló y tras rigurosos exámenes fue aceptado como tal.

Se encontraba en el umbral del sueño largamente acariciado, sin sospechar que muchas vallas habría de vencer y lágrimas que derramar, antes que se le permitiera tomar los mandos de un avión, aunque fuera como copiloto.



Fue entonces que recibió instrucción en los de Havilland Dove, en los Lockheed Electra y finalmente en los nobles y venerables Douglas DC-3, un avión por el cual a lo largo de su vida sentiría especial cariño y en el cual se le autorizó a ocupar el puesto de copiloto.

Los años silenciosamente fueron transcurriendo y como capitán, entre otros asumió el mando de los Douglas DC-3, de los Glenn Martin 2-0-2, los Convair 340/440, los Douglas DC-6B, los Cavarelle VI-R hasta culminar su carrera en los Boeing 707, paseando la enseña tricolor por distintos continentes.

“Rudy” Larson como era conocido, no era alguien que se contentara con saber “*el porqué*” de las cosas, sino siempre deseó averiguar “*el porqué de los porqué*” y a más de algún profesor hizo transpirar con sus preguntas.

Como instructor ideó novedosos sistemas de enseñanza y creó algunas ayudas terrestres visuales cuando ellas aún no eran conocidas en nuestra patria.

Anécdotas y vivencias de su vida como piloto de Lan se cuentan por montones, siendo una de las más conocidas cuando a los mandos de un DC-6B, cosa extraña, los aeropuertos de Arica y Antofagasta y el aeródromo de Iquique quedaron bajo mínimos meteorológicos para aterrizar, no contando en ese entonces con las modernas radioayudas hoy en día existentes.

Con el combustible próximo a agotarse, como se comprobó una vez en tierra, logró aterrizar en Chacalluta haciendo un descenso por instrumentos basado en el radar meteorológico del avión.

Algo que ya había estudiado y ensayado por si alguna vez ello era necesario.

Pero tenía otra cualidad que lo hizo muy querido en la aviación civil chilena. Su especial sentido del humor, que lo llevó a hacer simpáticas bromas a tripulantes de cabina u otro personal de la empresa, en la época de los Douglas DC-3 y de los Convair 340/440.

Algo que, en aquellos años sin estar contemplado en los reglamentos, era tolerado y aceptado sin reservas y que hoy, quienes volaron bajo sus órdenes recuerdan con especial simpatía.

Considerando cumplida su tarea, en 1979 se acogió a retiro de la empresa, desempeñándose posteriormente como instructor de vuelo en la aviación policial y tras asentarse en Osorno, en el club aéreo de aquella sureña ciudad.

Con nuestro instituto, a través de los antiguos pilotos de Lan tomamos contacto con él y fueron muchas las oportunidades en que recurrimos a su excelente buena voluntad en las investigaciones históricas que desarrollábamos, encontrando de su parte la más amplia acogida.

A su vez, cuando él algo necesitaba, en forma muy humilde nos llamaba como queriendo no molestar.

Admirador y lector ferviente de nuestra colección de recuerdos aeronáuticos “Horas de Losa”, también nos hizo llegar simpáticas colaboraciones y la lectura de nuestra revista “Aerohistoria”, era algo que mucho disfrutaba.

Encontrándonos en Osorno por razones de nuestra profesión, siempre llegaba a saludarnos y nos acompañaba hasta que proseguíamos viaje. Haciéndonos muchas veces objeto de sus bromas, que enmarcadas en un aire de respetable seriedad, a más de alguno hizo caer.

Con el devenir de los años, ya no hubo más viajes a Osorno, los que dieron paso a frecuentes enlaces telefónicos, donde conversábamos de lo humano y lo divino, hasta que un día con voz callada nos hizo partícipe que su fin no estaba distante, algo que aceptaba con humildad y resignación no exenta de curiosidad.

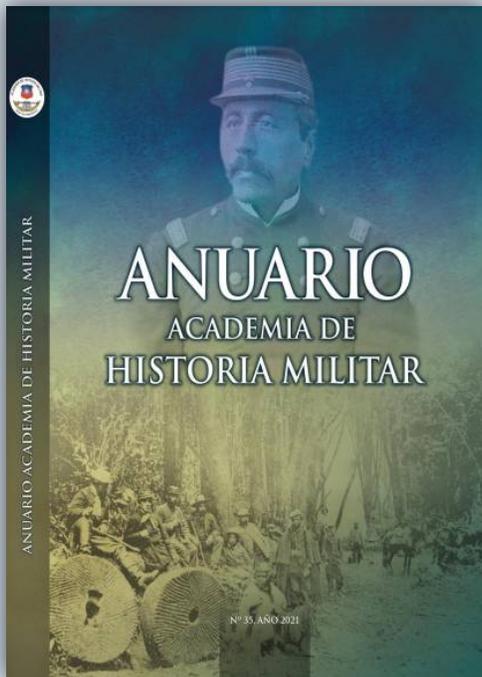
Sus funerales dieron lugar a sinceras manifestaciones de pesar y en el momento en que sus restos eran ingresados al Cementerio Alemán de Osorno, una formación de aviones del club aéreo local, con sus alas desde lo alto brindaron la postrer despedida al viejo maestro.

Camposanto que, sin tener la denominación de tal, efectivamente es un cementerio parque, donde el silencio y quietud que en él se respira, solo son interrumpidos por el suave murmullo del viento que agita las ramas de sus añosos árboles.

No sé por qué, pero tengo la impresión que al cruzar su umbral, a su encuentro deben haber salido don Enrique Günther, Dobri Dobrew y su esposa Martita Hott y tantos otros camaradas de la aviación osornina, para acompañarlo en su vuelo hacia la verdad absoluta, aquella para nosotros aún desconocida.

***Sergio Barriga Kreft***

### III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



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

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

**Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital**

**Muchos saludos a todos ustedes.**



AIR SHIELDING: LA OTAN SE REFUERZA FRENTE A LA AMENAZA RUSA

# AVION REVUE

40 ANIVERSARIO INTERNACIONAL

LLEGA UNA NUEVA ERA  
**ADIASTRAMIENTO MILITAR**

AVIONES VIP  
**Cabinas inimaginables**

ESPECIAL MRO 2022

¿SOBREVIVIRÁ LA AVIACIÓN RUSA?  
Las sanciones estrechan el cerco

CAOS EN AEROPUERTOS  
¿QUÉ ESTÁ PASANDO?

U.S. CANADA \$9.99

www.avionrevue.com

AC-47D GUNSHIPS GO TO WAR OVER THE HO CHI MINH TRAIL

OCTOBER 2022 - Vol. 58/No. 10

# AIR CLASSICS

Where History Flies

**MYSTERY OF THE MISSING FORT**  
WHAT HAPPENED TO THIS B-17G?

**LIGHTNINGS OVER REYKJAVIK**  
BEFORE PEARL HARBOR, AMERICAN FORCES INVADED ICELAND AND SET UP AIR BASES

**PHOENIX FALCON**  
SAVING A CURTISS SNC-1

**COLORS OF WAR**  
MORE RARE IMAGES

**SHUFFLING THE DECK**  
NEW NASM DISPLAYS

U.S. CANADA \$9.99

www.chasingweb.com

BATTLE OF BRITAIN SPECIAL

The Heart Of Aviation Heritage

# FlyPast

FLY A SPITFIRE  
The dream and the reality

WIN!  
AV-8 HURRICANE CLOVES WATCH WORTH £255  
See page 66. Closing date: 01st January 2023

ACE OF SPADES SQUADRON  
1/633 IN THE BATTLE OF BRITAIN

L-19A BIRD DOG  
AIR-TO-AIR WITH THE VIETNAM SPECIALIST

THE NORTHERN BATTLE  
12 AND 13 GROUPS FINEST HOUR

PLUS  
BENTLEY PRIORY MUSEUM  
A DAY IN THE LIFE OF THE EIGHTH AIR FORCE  
AIR SHOW REPORTS

NOVEMBER 2022

U.S. CANADA \$9.99

www.flypast.com

# COMBAT AIRCRAFT

AMERICA'S BEST-SELLING MILITARY AVIATION MAGAZINE JOURNAL

EXCLUSIVE!  
**CHINESE SABRE-RATTLING**  
AFTER PELOSI LEAVES TAIWAN

**USS KEARSARGE IN FINLAND**  
AMPHIBIOUS ASSAULT SHIP ON NORDIC OPS

**E-6B MERCURY ON THE RISE**  
KEEPING IN TOUCH WITH BALLISTIC SUBMARINES

**RUSSIA-UKRAINE FOCUS**

**BATTLIN' ON**  
UKRAINE'S COMBAT AIRCRAFT STILL IN THE FIGHT

**EXCLUSIVE!**  
**SLOVAK MiG-29 FAREWELL**  
DESTINATION UKRAINE?

**PLUS:**  
RAPTOR SHIELD  
MISSILE MATTERS  
ITALIAN TYPHOONS

MASSACHUSETTS STATE REPORT  
A MICHIGAN AND UPDATES  
STATE REPORT

U.S. CANADA \$9.99

www.combat-aircraft.com

## 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.

### ❖ *Las alas de CHAE cumple su tercer año en el quehacer nacional, para beneficio de todos*

Con fecha 31 de agosto de 2019, fue otorgada la Personalidad Jurídica N° 295650 para la nueva corporación. A dos años de su creación, esta nueva corporación ha desarrollado una serie de actividades.



## ❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile a la comunidad nacional*



Santiago, 2 de agosto de 2022

### **Carta a los hombres y mujeres de Chile**

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

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

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

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

**Norberto Traub Gainsborg**  
Presidente  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

[www.historiaaeronauticadechile.cl](http://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.

---

**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE**  
Calle Almirante Barroso 67 - Santiago, Chile Teléfono +569 82885844



Cuatro aeronaves destruidas fue el saldo que dejó el ataque del grupo armado Resistencia Mapuche Malleco al Club Aéreo de Curacautín, ubicado en la Región de la Araucanía en el sur de Chile.

Se trataría de una de las acciones de carácter terrorista más significativas del último tiempo que afectó no sólo a la aviación local en medio de una escalada de violencia, sino que a la Nación toda.

Según reportaron distintos medios locales, pasadas las 04:00 horas de la madrugada del primero de agosto, el vigilante del recinto se percató de la presencia de al menos de cuatro personas que abandonan el recinto, mientras cuatro aeronaves se encuentran incendiadas al interior del hangar.

A diferencia de otros ataques de similar índole que afectan a la aviación, existe una atribución del hecho. El grupo armado Resistencia Mapuche Malleco deja un lienzo con un mensaje en el que pide la liberación de los presos mapuches. *“Libertad a los P.P.M. en huelga de hambre, Wallmapu avanza hacia la liberación nacional, Resistencia Mapuche Malleko”*, dice el texto.

Tras la declaración del incendio, las unidades bomberos de la zona llegan al recinto para trabajar en el siniestro. Una de las preocupaciones es la presencia de una gran cantidad de combustible que se utiliza para las operaciones aéreas.

Fuente: Aero-Naves.com - <https://aero-naves.com/2022/08/01/grupo-armado-realiza-ataque-incendiario-a-club-aereo-en-el-sur-de-chile/>

❖ *Jornada de Estudios Coloniales y Modernos en La Serena, Chile*

# XIII Jornada de Estudios Coloniales y Modernos



**Del 7 al 11 de noviembre  
de 2022**

**Universidad de La Serena  
Campus Andrés Bello  
Raúl Bitrán 1305  
La Serena  
Chile**



@jecm.userena



@JE Coloniales - Modernos

**ORGANIZA:**



Pedagogía en  
Historia y Geografía  
UNIVERSIDAD DE LA SERENA,  
CHILE



Taller de  
Historia y  
Estudios  
Culturales

**INSTITUCIONES PATROCINANTES:**



Facultad de Ciencias Sociales,  
Empresariales y Jurídicas  
UNIVERSIDAD DE LA SERENA



HistoriaRegión  
Red de Investigadores



UNIVERSIDAD DE LA SERENA



RED COLUMNARIA



PROYECTO EC224334  
FINANCIADO POR:

Dirección de Investigación y  
Desarrollo, Universidad de  
La Serena

❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile patrocina Jornadas de Historia Aeronáutica en el MNA de Argentina*

# Jornadas de Historia Aeronáutica

Sábado 12 de noviembre a las 10:30 hs.

Microcine del Museo Nacional de Aeronáutica



MNA

Nos acompañan:

**UNDEF** Universidad de la  
Defensa Nacional



UNIVERSIDAD  
PROVINCIAL  
DE EZEIZA



INSTITUTO  
NACIONAL  
NEWBERIANO



INSTITUTO ARGENTINO  
DE HISTORIA MILITAR



**Defensa y  
Seguridad**



Asociación Española de  
**Historia Militar**



SOCIEDAD ARGENTINA



DE AVIACIÓN



**Sr. Roberto GAINEDDU**

La Sociedad Rioplatense de Aviación y el Aeropuerto de San Isidro

**Arq. Pablo POTENZE**

Las tres Aeropostas Argentinas

**Bachiller Univ. Gustavo Roberto D' ANTIOCHIA**

Aeropuerto EZE su evolución en la historia

**TCP. María Isabel SALINAS**

Historia y evolución Tripulantes de Cabina de Pasajeros

Auspicia



UNIVERSIDAD  
PROVINCIAL  
DE EZEIZA

## ❖ **El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile suscribirá una Alianza Estratégica con la Universidad de Santiago de Chile**

Los objetivos y propósitos de nuestra corporación, establecen en lo medular lo siguiente:

- A) Impulsar la investigación de la historia aeronáutica militar y civil de Chile, analizar su desarrollo, rectificar, fundadamente, los errores históricos y difundir su glorioso y honroso pasado, mediante publicaciones, conferencias, seminarios, concursos, foros, etc.
- B) Relacionarse con los organismos científicos y sociales que sean afines con la investigación histórica.
- C) Colaborar con el Ministerio de Educación y otros Organismos Estatales en el desarrollo de Programas de Divulgación histórico-aeronáuticas.
- D) Asesorar a las instituciones que lo soliciten, en materias de índole histórico-aeronáuticas.

Es así que, cumpliendo el objetivo vital seguido hace ya casi 40 años de existencia, realizando un dedicado trabajo de investigación, resguardo, conmemoración y difusión de nuestra historia para beneficio y desarrollo de nuestro pueblo, es que hacemos énfasis en el contante perfeccionamiento y mejor formación de nuestros integrantes, permitiendo con ello una mejor integración y vinculación con el medio, permitiéndonos alcanzar niveles de excelencia en la investigación y transferencia de conocimientos y para el desarrollo de actividades académicas, de educación, difusión y conmemoración que esta corporación realiza junto a universidades, centros de formación, academias y otra entidades de corte histórico, educacional y social.



## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

**1/09/1917:** Tras un homérico combate aéreo sobre los cielos de Belluno en Italia, el joven aviador Chileno Italiano, Arturo Dell' Oro, estrella su avión Nieuport XI contra el Fokker que volara su adversario. De esta manera valerosa, pierde la vida este valiente piloto. El 3 de enero de 1918 se le entregó póstumamente la Medalla de Oro al Valor Militar del Gobierno Italiano. Desde el 19 de junio de 1921, el Aeródromo de Belluno y el de la Base Aérea San Giusto di Pisa llevan el nombre de Arturo Dell' Oro, y al poco tiempo se hace extensivo al ahora Aeropuerto de Belluno.



**1/09/1949:** Es creado el Grupo de Aviación N°7, de la Fuerza Aérea de Chile. Inicialmente destinado a estar basado en Cerro Moreno, Antofagasta, su vida operativa se inició en 1953 en Los Cerrillos, siendo la primera unidad de la Fuerza Aérea de Chile en ser equipada con aviones a reacción. Su material de vuelo ha sido DH-115 "Vampire"; Lockheed T-33 y F-80, Hawker Hunter; F-5E, y actualmente F-16 en Antofagasta. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A) René Janiszewski Courbis.



**1/09/1949:** Se crea el Grupo de Aviación N° 11, de la Fuerza Aérea de Chile. Constituido sobre la base del Grupo de Caza N°1, operó como Unidad de Cazabombardeo en la ciudad de Quintero, con material P-47 hasta su desactivación en 1958.

En 1969 fue reactivado como Unidad Escuela de Vuelo por Instrumentos en Quintero luego reubicado en Los Cerrillos como unidad de enlace y mantención de eficiencia de pilotos, encuadrando la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" y a los paracaidistas "Boinas Azules". Actualmente se encuentra desactivo. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A) Hugo Munita de la Vega.

**1/09/1981:** Surgió en México un nuevo plantel que se desprendió de la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento, que tenía como objetivo formar sargentos 1/os. y 2/os. especialistas en Mantenimiento de Aviación, Electrónica de Aviación, Abastecedor de Material Aéreo y de Armamento Aéreo. El plantel tuvo como albergue el edificio de la base logística de la Fuerza Aérea Mexicana en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y posteriormente fue reubicado en la Base Aérea de Santa Lucía, Estado de México, donde se encuentra a la fecha.

**2/09/1917:** Primer servicio oficial de correo aéreo argentino entre Buenos Aires y Montevideo, en un aeroplano Blériot XI de la Escuela de Aviación Militar, piloteado por Pablo Teodoro Fels.



**Camilo Daza, aviador colombiano**

**2/09/1922:** Camilo Daza Álvarez vuela en Cúcuta, el avión que adquiriera en Europa, constituyéndose éste, en la primera máquina de su género conocida en Colombia.

Daza fue además el primer colombiano que en el año 1919 pilotó un avión, y hoy es considerado el precursor de la aviación colombiana, ya que es toda una historia de vicisitudes y de glorias, por la grandeza de un ideal soñado y ambicionado, *la aviación*.

**2/09/1927:** El vuelo más largo en México hasta ese momento: “10 horas y 48 minutos” de Ciudad de Juárez a la Ciudad de México, es realizado por el Capitán Emilio Carranza Rodríguez en un monomotor Quetzalcóatl bautizado como “Tololoche”.

**3/09/1957:** Un nuevo aniversario de la trágica muerte del subteniente de la Fuerza Aérea de Chile, John Wall Holcomb y el mecánico tripulante Cabo Domingo García Bustillo. Este joven oficial entregó su vida a la Patria tratando de rescatar desde el siniestrado B-26C N° 826 a su mecánico de vuelo y camarada. Por su acción, el subteniente Wall obtuvo en forma póstuma la Condecoración Al Valor, misma que *hoy luce prendida en el Estandarte de Combate del Grupo de Aviación N°8*.



**Mecánico tripulante Domingo García Bustillo**



**Subteniente John Wall Holcomb**

**4/09/1915:** Fue celebrada la sesión inaugural del **Aero Club del Perú** en los altos de la Calle de Ortiz N° 354, hoy Jirón Huancavelica, donde se aprobaron los Estatutos que regirían la vida Institucional de esta noble institución aérea del Perú, y de la cual fue su primer Presidente, don Amador Del Solar. El Aero Club solo contaba con dos aviones traídos de Europa por los aviadores Juan Ramón Montero y Rómulo Burga que se encontraban en reparación, por lo que se realizó una intensa actividad de propaganda para proveerse de fondos y adquirir nuevos aparatos. En el diario “La Crónica” del 15 de setiembre, se invitaba a la ciudadanía a inscribirse como socios de la Institución antes del día 26 de ese mes, a fin de ser considerados como “Socios Fundadores”.

**5/09/1922:** Se lleva a cabo el primer duelo aéreo en cielos sudamericanos. La acción que tuvo lugar en Paraguay durante la Revolución de dicho año. El piloto inglés Patrick Hasset, contratado por el gobierno de ese país, persiguió en su SVA-5 a un avión Ansaldo de las Fuerzas rebeldes, que observaba movimientos de tropas gobiernistas. Hasset ametralló al avión contrario, quien al percatarse de su presencia, se devolvió hacia su base paraguaya en Caí Puente.

**5/09/1927:** Se crea la Biblioteca Nacional de Aeronáutica Argentina, para promover el desarrollo de la conciencia aeronáutica del país. Organizada como un centro de consulta para facilitar al profesional, estudiantes y público en general, material bibliográfico aeronáutico y espacial como así también materias concurrentes o vinculadas al quehacer aéreo, civil y deportivo. Se encuentra ubicada en pleno centro de Buenos Aires, y alberga un patrimonio de más de 60.000 volúmenes de libros. Posee una amplia Sala de Lectura, Sala de Reuniones, Sala de Derecho Aeronáutico, Videoteca, y una Hemeroteca con revistas nacionales y extranjeras de la especialidad.

**5/09/1956:** Dentro del marco de las conmemoraciones del cincuentenario del primer vuelo en avión efectuado por Alberto Santos Dumont, es instituida a través del Decreto N°39.905, la condecoración “Medalla Mérito Santos-Dumont”.

Esta distinguida presea que recuerda el nombre del ilustre pionero, fue creada para homenajear a civiles y militares por sus destacados servicios a la Aeronáutica del Brasil, siendo su institución posteriormente modificada por el Decreto N ° 66.815 del 30 de junio de 1970, ambos derogados por el Decreto N ° 4.209 del 23 de abril de 2002 para distinguir:

- ❖ Personal militar de la Fuerza Aérea Brasileña que se ha destacado en el ejercicio de su profesión;
- ❖ Al personal militar de las Fuerzas Armadas nacionales o extranjeras que se han convertido en acreedores de un homenaje especial;
- ❖ Ciudadanos brasileños o extranjeros que han prestado servicios sobresalientes a la aeronáutica brasileña.



**6/09/1919:** Como parte de una delegación francesa regresa a Buenos Aires, convertido en Héroe de guerra y Capitán de la Fuerza Aérea francesa, el aviador argentino, señor Vicente Almandos Almonacid.

Nacido en Anguinán, La Rioja, el 24 de diciembre de 1882, fue un ingeniero, aviador y más tarde diplomático que cuando joven participó en la Primera Guerra Mundial como piloto de la Fuerza Aérea Francesa. Fue co-fundador y gerente técnico de la compañía aérea Aeroposta Argentina, filial de la francesa Aéropostale y precursora de Aerolíneas Argentinas. Fue la primera persona en cruzar los Andes por aire de noche y artífice de la mayor parte de las rutas aéreas de Aeroposta. Como diplomático, presidió el consulado argentino de Boulogne-sur-Mer desde 1938 hasta 1945.

En reconocimiento a sus altos logros, en Francia le fueron otorgados distintas distinciones, entre las que se destacan la Legión de Honor y la Medalla Militar; mientras que en Argentina el Aeropuerto de La Rioja fue bautizado con su nombre como justo honor y reconocimiento perenne.

**6/09/1919:** A bordo del vapor “Belle Isle” arriba al Uruguay, la Misión Aeronáutica Francesa al mando del Mayor de Ejército Víctor Guichard; tenientes Jean Grillon y Jean Guichard; ayudantes Abel Menard, Marechal Logis y Gonett Gillet, que había enviado Francia a Sudamérica, para ofrecer organizar los servicios aéreos comerciales.



**6/09/1931:** Bautismo de fuego de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.). A fines de agosto de 1931, la marinería de la mayor parte de la Escuadra nacional chilena se declaró en rebeldía contra el Gobierno de aquella época, deteniendo a la oficialidad de la Armada en sus cámaras, y exigiendo una serie de mejoras salariales y modificaciones a la política económica en vigencia, dando muestras de influencia de la propaganda extremista. Mientras el grueso de la Escuadra se concentraba en Coquimbo, reparticiones navales en tierra se declaraban en rebeldía. El Gobierno, tras negociar y no lograr acuerdo, asaltó con fuerzas militares los cuarteles navales, especialmente en Talcahuano, logrando tomarlos. Para someter a la Escuadra, el gobierno decidió encomendar la tarea a la Fuerza Aérea Nacional.

En la mañana del 6 de septiembre de 1931, aviones concentrados previamente en el Aeródromo de El Tuqui, en Ovalle, atacaron con bombas y ametralladoras a la Escuadra en la bahía de Coquimbo, causando daños menores, así como un muerto y tres heridos en la tripulación de un submarino. Un avión caza Falcon, pilotado por el Teniente 2° Julio Tapia Jiménez, debió efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa al ser averiado en el motor por fuego antiaéreo. Este único ataque encabezado por el entonces Subsecretario de Aviación, comandante Ramón Vergara Montero, desalentó a las tripulaciones, las que al cabo de pocas horas se rindieron.

**6/09/1941:** Es creado el Club Aéreo de La Unión. El club aéreo nace con 44 hombres y 7 mujeres, los que organizan formalmente esta institución, el cual en estos 81 años ha visto pasar a grandes personas entre sus filas aportando de manera significativa al desarrollo de las comunas de La Unión y Río Bueno en el sur de Chile. Años más tarde, en el mes de octubre de 1960, nació además el Club Aéreo de Río Bueno, fijándose su personalidad jurídica con fecha 11 de febrero de 1961.

**8/09/1910:** El aviador civil y constructor aeronáutico chileno, señor José Luis Sánchez Besa, es oficialmente reconocido como aviador al recibir del Aero Club de Francia su licencia N° 155 de piloto aviador. No obstante, de haber volado desde diciembre de 1908, rinde examen ante la comisión oficial de la Federación Aérea Internacional el 1 de septiembre y su brevet se expide con fecha 8 de septiembre, siendo igualmente con ello, uno de los primeros sudamericanos en obtener esta credencial.



*José Luis Sánchez Besa arribando al campo de aterrizaje*



**8/09/1960:** Fallece el General de Brigada Aérea don Dagoberto Godoy Fuentealba, quien con el grado de Teniente 2° realizara el primer Cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, un día 12 de diciembre de 1918, adjudicándose de esta forma, el premio establecido por los Gobiernos de Chile y Argentina para quién cumpliera esta gran hazaña.

Con fecha 11 de septiembre de 1957, fue ascendido al grado de General de Brigada Aérea, mediante la Ley especial N° 12537.



**9/09/1922:** La segunda aviadora brasilera brevetada, Anésia Pinheiro Machado finaliza un vuelo de cuatro días entre San Pablo y Rio de Janeiro, utilizando un biplano Caudron G.3 bautizado "Bandeirante", como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia de su país.

Fue la primera aviadora brasileña que pasó el examen para la obtención de la licencia de piloto de aeronave mercante. En 1951 fue también la primera piloto del Brasil en cruzar la cordillera de los Andes en su avión monomotor a través de la ruta comercial del Paso del Aconcagua, desde Santiago de Chile a Mendoza en Argentina.

**9/09/1932:** Se establece en Nicaragua, la Semana del Correo Aéreo Internacional. Mediante el Decreto 16, publicado en La Gaceta N° 195 del 12 de septiembre de 1932, el Presidente de la República, don José María Moncada establece que entre los días 11 y 17 de septiembre, sea celebrado este medio de transporte que con su Correo Aéreo Internacional, ha hecho desaparecer las barreras del “tiempo” y de la “distancia” que durante siglos han separado las naciones de América, contribuyendo eficazmente a la unión y solidaridad de los países americanos con lo cual está llevando a cabo una obra de verdadero Pan Americanismo.

**10/09/2014:** PRINCIPAL Airlines suspende indefinidamente sus operaciones, ahogada por un complejo panorama financiero. PAL Airlines, anteriormente conocida como Principal Airlines, es una pequeña aerolínea chilena dedicada a vuelos chárter que entró en operaciones regulares a mediados de 2009.



*Avión Boeing 737-200 (CC-CZK) de PRINCIPAL AIRLINES (Fuente: Claudio Cáceres Godoy)*

**12/09/1938:** Considerando lo ventajoso de facilitar a los pilotos civiles, la adquisición de aeronaves para el desarrollo de sus actividades y la necesidad de estimular las actividades privadas en beneficio del país, el gobierno brasilero a través del Decreto Ley N°678, decide aprobar un Reglamento para la concesión de subvenciones a los Clubes Aéreos, Clubes de Planeadores y Escuelas de aviación civiles del Brasil.

**13/09/1909:** Volando su avión “Demoiselle”, quizás la primera aeronave construida en serie, Alberto Santos Dumont establece un récord de velocidad de 96 Km/hr al recorrer la distancia de 8 kilómetros que unían las localidades de Buc y Saint Cyr en París, en tan sólo 5 minutos.





**13/09/1943:** Nace el Club Aéreo de Melipilla, situado al sur oeste de Santiago de Chile. Este acontecimiento fue significativo, puesto que la institución aeronáutica melipillana fue de las primeras de su género que se fundaron en el país. Poco tiempo después, el año 1944, se publicó en el Diario Oficial el otorgamiento de la Personalidad Jurídica aprobándose sus estatutos. El domingo 28 de mayo de 1944, se registra la inauguración y bendición de su nueva cancha de aterrizaje la que quedó instalada en el Fundo "Los Jazmines" que fuera donado por el señor Carlos Vial.

Además, en aquella ocasión se realizó la bendición del Aeronca, primer avión que tuvo esta institución. Su primer Curso de Aviación quedó fijado en diez alumnos y su Instructor fue el señor Aladino Azzari, reconocido maestro de vuelo civil.

**14/09/1917:** Se crea con voluntarios cubanos una escuadrilla de aviación para ofrecerla a Francia, con el nombre de "Le Escadrille Cubaine". El aviador cubano Santiago Campuzano es llamado a organizar esta escuadrilla y más tarde es condecorado por Francia con la Orden Legión de Honor en el grado de Caballero.

**15/09/1902:** "Pegasus", el primer aerostato no rígido con motor construido en los Estados Unidos de Norteamérica por Albert Leo Stevens, realiza un vuelo exitoso en Manhattan Beach, New York. Otro dirigible en esta misma fecha, piloteado por Edward Boyce también realizó una exitosa jornada.

**15/09/1980:** Se reactiva el Grupo de Aviación N°4 que funcionara en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Unidad volvió a la actividad contando con el nuevo material de origen francés Mirage 50.



Su historia data de 1928, cuando con fecha 12 de julio se crea el Grupo de Bombardeo de la Base Aérea El Bosque y que más tarde se trasladara a la histórica base aérea de Colina. Hoy el Grupo N°4 se encuentra nuevamente inactivo desde el 28 de diciembre de 2007.

**15/09/1981:** Se presentan oficialmente aviones fabricados y armados en Chile. En la Base Aérea de “El Bosque”, se exhiben el Pillán, Dakota y Casa 101, primeros tipos de aviones producidos por la Empresa Nacional Aeronáutica (ENAER), los que paulatinamente irán estableciendo parte importante de las bases para la actual industria aeronáutica nacional.



*Avión T-35 Pillán, primero de la serie construido enteramente en Chile.*

**17/09/1909:** A media tarde de ese viernes, anunciando lluvia en las cercanías de París, Santos-Dumont, sin decir a sus mecánicos y amigos a dónde pensaba ir, se sentó a los mandos de su Demoiselle N° 20 y abandonó los prados de Saint Cyr para un vuelo local. Dos horas después, sin su regreso y sin noticias de su paradero, comenzó lo que pudo haber sido la Primera Operación de Búsqueda y Rescate de un avión más pesado que el aire en la historia de la aviación.

**17/09/1965:** Se emite la Ley N°15.617, que da nombre al Aeropuerto de Lima, Perú bautizándolo como Aeropuerto “Jorge Chávez Dartnell”, en recuerdo de uno de sus más importantes pioneros aeronáuticos.

**18/09/1898:** El precursor aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos Dumont realiza en Paris, Francia, los primeros ensayos con su Globo Dirigible N°1.

**19/09/1913:** La Aviación Militar chilena participa por primera vez en el desfile del Día de las Glorias del Ejército de Chile. La Aviación Militar se presentó desfile que tradicionalmente se realiza en la elipse del Parque Cousiño (actual Parque O’Higgins), con 5 aviones monoplanos Blériot XI liderados por el Capitán señor Manuel Avalos, quién llevó como pasajero al teniente Julio León.

Los aviones llegaron a la elipse en sus carros tirados por caballos, luego fueron armados y emprendieron el vuelo ante la impresionada concurrencia. Veintiún años más tarde, en 1934 se presenta nuevamente como Fuerza Aérea independiente, llevando esta vez, 21 aviones en vuelo al mando del entonces Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo, señor Armando Castro López.

**19/09/1944:** El 1er. Grupo de Aviación de Caza de la Força Aérea Brasileira (FAB) embarca para Italia, en el navío UST *Colombie*, con destino a Livorno, Italia; para participar de los combates en la Segunda Guerra Mundial, desembarcando el día 6 de octubre de 1944.

**20/09/1963:** Es creada la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile. Destinada a proporcionar instrucción y entrenamiento en volovelismo a oficiales y cadetes de la institución, opera desde el aeródromo Lo Castillo, en la Comuna de Las Condes. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) René Arriagada Anento y estuvo dotada con planeadores Blanik y años más tarde con material Schempp-Hirth Cirrus.

**21/09/1933:** Es inaugurada la Base Militar colombiana, “El Guabito” que mezclaba operaciones civiles comerciales y militares, allí operaron las compañías PANAGRA y SCADTA, la primera cubría las rutas Internacionales y la segunda los vuelos nacionales. Cabe señalar que SCADTA es la precursora de la actual AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia).

**21/09/1988:** Primer raid de aviones T-35 Pillán entre Santiago y Punta Arenas. Cuando transcurrían las 17.30 horas, aterrizaban en la Base Aérea de Chabunco, en Punta Arenas, cinco aviones Pillán al mando del Coronel de Aviación (A) don Jaime Parra Santos. Este histórico vuelo se realizó en aproximadamente ocho horas de vuelo, con escalas técnicas en Puerto Montt y Balmaceda, fue considerado una de las más importantes actividades que realizara la Escuela de Aviación en el marco de los festejos de los 75 años de la creación de este plantel.

**21/09/1992:** Creación del Club Aéreo de Ultralivianos de Santiago, Chile.

**23/09/1910:** Jorge Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes en un avión, logro que lo llevó a ocupar un lugar en la historia de la aviación mundial.

Para honrar su hazaña, la fecha quedó establecida como el

**“Día de la Aviación Peruana”.**



**24/09/1968:** A las 18.30 horas de este día, tras una trascendente reunión de 22 vecinos fundan una corporación denominada “Club Aéreo de Cerro Sombrero” (entidad sucesora del pionero Club Aéreo de Magallanes fundado a comienzos de los años treinta y luego del Club Aéreo de Punta Arenas), con el propósito de fomentar y administrar el Deporte Aeronáutico en una de las zonas más australes de Chile y poner al servicio del Estado y de la comunidad los recursos materiales y humanos que se deriven de esta actividad.

En la actualidad, las instalaciones de este club se encuentran emplazadas en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y albergan a las aeronaves, mantenimiento y la escuela de vuelo.



**26/09/1919:** Creación en Medellín de la primera empresa de aviación civil comercial en Colombia y en América, denominada “Compañía Colombiana de Navegación Aérea” CCNA. Se funda con cuatro aviones monomotores Farman F-40 y un avión bimotor Farman F-60 tipo Goliat. Es nombrado como gerente don Guillermo Echavarría Misas, cofundador y gestor de la misma.

**26/09/1957:** Se crea la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) como arma independiente de las otras Fuerzas Armadas. Sus orígenes se remontan al Cuerpo de Aviadores Militares Bolivianos como tal ya existía desde 1916, año en el que empezaron a mandar misiones de aprendizaje de pilotos a otros países (se enviaron a tres oficiales a Argentina (El Palomar) y tres oficiales a Chile (El Bosque) para así recibir capacitación de vuelo), con la fundación de una escuela de aeronáutica en La Paz con el objetivo de contar con personal con la capacidad de iniciar la Aviación Boliviana.

A inicios de la década de 1920, el país compró varios aviones de entrenamiento franceses como los Blériot S-20, Blériot S-34, Morane Saulnier MS.35, se intentó establecer su propio programa de capacitación para pilotos. Después de un par de intentos fracasados, se estableció una Escuela Militar de Aviación en El Alto, La Paz, en 1923 al mando del mayor Bernardino Bilbao Rioja (distinguido oficial instruido en Chile), uno de los primeros pilotos militares bolivianos, quien con el auxilio de un instructor de origen suizo, fueron conformando un verdadero Servicio Aéreo Militar. El comienzo de esta sólida estructura, coincidía con el Primer Centenario de la Independencia de Bolivia en 1925.

En 1927 se compraron nueve aviones de combate Vickers "Vespa" al Reino Unido, aviones de caza livianos muy capaces y ágiles para su época. En 1926 y 1927, se realizó la entrega de seis bombarderos Breguet 19 A2 de Francia, aviones muy capaces y fuertes. En 1929, se compraron otros cuatro modelos mejorados del Breguet 19. Para 1932, se cambió el nombre oficial de la institución por el de Cuerpo Aéreo Boliviano, encontrando su bautizo de combate en la sangrienta Guerra del Chaco (9 de septiembre de 1932 hasta el 12 de junio de 1935).

**26/09/1979:** A través del Decreto N°1905, es instituido el “Día de la Aviación Civil Colombiana” y además creada la Orden de la Cruz del Mérito Aeronáutico Civil, distinción prevista para premiar servicios y contribuciones al progreso de la Aviación Colombiana.



**28/09/1924:** En la cancha de deportes de la Escuela de Aviación se realiza el primer Concurso de Aeromodelismo en Chile.

El Ministro de Guerra y Marina Contraalmirante Luis Gómez Carreño y el General de División Luis Contreras Sotomayor y otras autoridades de Gobierno y Militares presenciaron el desarrollo del Concurso de Aviación en Miniatura.

Uno de los menores que concursaron, resultando premiado, fue el niño Enrique Flores Álvarez, posteriormente fue Coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, primer Director del Museo Aeronáutico y uno de los distinguidos miembros fundadores de nuestra corporación.



**28/09/1924:** Se efectúa el primer lanzamiento militar en paracaídas a nivel sudamericano desde un avión, realizado por un chileno en el país.

El Teniente de Ejército, señor Francisco Lagreze Pérez, será quien se arroje desde un avión De Havilland DH-9, pilotado por el Teniente Oscar Herreros Walker en “El Bosque”, volando a 800 metros de altura.

Para estos fines, utiliza un paracaídas del diseñador alemán Otto Heinecke, quién se encontraba por esos días demostrando su invento en Chile.



**28/09/1944:** Es inaugurado el Mausoleo de los Aviadores en el Cementerio de San Juan Bautista en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.



*Tumba de Alberto Santos Dumont en el Cementerio Sao Joao Bautista de Río de Janeiro*

**29/09/1912:** Se realiza el tan ansiado vuelo del aviador Frank E. Boland. Desde el Hipódromo Nacional del Paraíso se elevó un extraño biplano sin Cola, ante la mirada escrutadora del Presidente Juan Vicente Gómez, funcionarios, cadetes de la Escuela Militar, y un numeroso público que se congregó para servir de testigo del histórico vuelo que duró 27 minutos. Era la primera vez que un avión surcaba los cielos de Caracas. Con motivo de este primer vuelo sobre Venezuela, cada año se celebra en el país, el “Día de la Aviación civil” según decreto 1098, del 20 de septiembre de 1972.

**29/09/1988:** En este día, un Boeing 737 de VASP, fue secuestrado por un ciudadano en la ruta Belo Horizonte (MG) - Río de Janeiro. La intención del secuestrador era arrojar el avión contra el Palacio Planalto en Brasilia, para matar al presidente de Brasil, José Sarney. Astuto, el comandante del avión logró engañar al secuestrador.

Luego de volar por más de 3 horas, el comandante se dirigió al aeropuerto de Goiânia (GO), y a punto de secarse por falta de combustible, aterrizó el Boeing 737 sin su copiloto, Salvador Evangelista, quien lamentablemente fue asesinado por el secuestrador. Afortunadamente, 107 personas, incluidos los pasajeros y la tripulación, se salvaron gracias a la heroica acción del Comandante de Aeronave don Fernando Murilo de Lima e Silva.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### DANIELA FIGUEROA SCHOLZ TENIENTE 2° DE LA ARMADA DE CHILE

Un resumen ejecutivo del presente artículo, habla sobre la teniente 2° Daniela Figueroa Scholz, quien nació en Concepción. Su familia se trasladó a vivir a la ciudad de Puerto Varas, cuando ella tenía unos cuatro años de edad, lugar en el cual realizó sus estudios básicos y parte de su enseñanza media.

Su infancia estuvo ligada a actividades relacionadas con el mar y con el cielo, debido a los pasatiempos que tenían como familia: *volar en el Club Aéreo Naval filial Talcahuano, en el Club Aéreo de Puerto Varas y Puerto Montt o navegar en el Lago Llanquihue y Seno del Reloncaví.*

Durante el año 2011, cuando estaba cursando el 3er año de enseñanza media, postuló a la Escuela Naval "Arturo Prat", en Valparaíso, siendo aceptada para ingresar a ella en febrero de 2012.

#### **Cómo me hice Oficial Naval y por qué elegí ser piloto.**

*"Solo los deseos ardientes mueven el mundo"* y *"si vas a hacer las cosas, trata de hacerlas bien"* fueron las dos máximas que mis papás me enseñaron desde muy pequeña y que me han acompañado toda mi vida.



*Junto al Piper PA-18-95 del Club Aéreo de Puerto Varas, posan Jacqueline Scholz y sus tres hijos Ignacio, Francisca y Daniela Figueroa Scholz*

## Desafíos y recompensa de una carrera

*“Mi nombre es Daniela Valentina Fernanda Figueroa Scholz (sí, 3 nombres, para la suerte según mi papá), tengo 28 años, soy Teniente Segundo de la Armada de Chile, estoy casada con Matías Núñez, también Oficial de la Armada, tenemos un perro salchicha llamado Otto; y lo que sigue es mi mejor intento de resumir el cómo me hice Oficial Naval y por qué elegí ser piloto”.*

Para empezar, nací en Concepción en 1994, y a la edad de cuatro años nos trasladamos a vivir a Puerto Varas, tierra natal de mi mamá. Mi infancia – junto a mis hermanos Ignacio, Francisca y Javiera- estuvo ligada a actividades relacionadas con el mar y el cielo, debido a los pasatiempos que teníamos como familia: volar en el Club Aeronaval de Concepción, en el Club Aéreo de Puerto Varas y Puerto Montt o navegar en el Lago Llanquihue y Seno del Reloncaví.



*Daniela, Francisco e Ignacio junto al Beechcraft A-45 Mentor del Club Aéreo de Santiago.*

Mi papá fue Oficial de la Armada y aunque se retiró antes de que yo naciera, en nuestra casa se izaba el Pabellón Nacional cantando el himno todos los 18 de septiembre, veíamos los desfiles del 21 de mayo y la Parada Militar, desfilábamos formados por porte al son de himnos y marchas militares de vez en cuando, sobre todo en vacaciones.

Fue así como en el año 2011, mientras estaba cursando el 3er año de enseñanza media, se abrió la posibilidad de un curso especial en la Escuela Naval “Arturo Prat”, que incorporaba en solo un año, el último año de enseñanza media con el primer año politécnico de la Escuela. Era una muy buena oportunidad para probar qué tan capaz era, ya que siempre había crecido escuchando a mi papá que la Escuela Naval seleccionaba muy rigurosamente a sus integrantes. En el fondo, era probar algo nuevo, con desafíos y retos y no perdía ningún año escolar si es que no llegaba a gustarme o quedar, por lo tanto, decidí postular. En la primera etapa de postulación, rendí las pruebas teóricas y entrevista personal en la Base Naval de Puerto Montt sin problemas. Pasé a la segunda etapa de selección, en donde se debía rendir pruebas deportivas, exámenes médicos, inglés, entre otros, en la Escuela Naval, en Valparaíso, lo cual era bastante alejado para alguien del sur.

## **Primer desafío**

Pasó alrededor de un mes y viajamos a Viña del Mar como paseo familiar para visitar a nuestro abuelo que estaba de cumpleaños. Coincidió con que esa misma semana eran las pruebas de la segunda etapa de selección. Y aquí, surgió el primer gran desafío al entrar a la Escuela Naval “Arturo Prat”. Si bien tengo una contextura delgada, los deportes nunca fueron mi pasión; y como buena sureña, era bastante mala para nadar, dicho de otro modo, *solo sabía flotar y nadar como perrito y/o espalda para no hundirme*.

De esta forma, al enfrentarme a la piscina olímpica de la Escuela Naval y ver como los otros postulantes se lanzaban al agua para nadar esos 50 mts -suscándola los más rápidos en menos de 35 segundos- recordé las máximas que me habían dicho mis papás.

Me acerqué al profesor junto con otra postulante. Ella -que estaba vestida aún con buzo deportivo y tenía notas perfectas en el resto de las pruebas físicas- le explicó al profesor que no valía la pena cambiarse de ropa y tratar de rendir la prueba porque no conseguiría más que un cero y con el promedio que ya tenía bastaba. Yo, por otro lado, había dado lo mejor de mí, pero estaba bastante de un promedio perfecto.

A medida que avanzaba la conversación del profesor y la otra postulante, yo ya me había subido al partidador para lanzarme en la última corrida que iban a largar. Por lo tanto, cuando llegó mi turno de hablar y decirle al profesor que no sabía nadar realmente bien, antes de que él me respondiera algo, sonó la partida y me lancé a la piscina. Nadé como pude, a lo perrito, algo parecido a crol y luego de espalda, entre mis intentos de nado para llegar al otro lado de la piscina vi al profesor seguirme de cerca con un salvavidas. Terminé esos largos 50 mts. en un tiempo de casi 5 minutos, un poco ahogada y extremadamente cansada, pero con la satisfacción de haberlo dado todo. Al salir de la piscina, el profesor me tendió la mano para ayudarme a salir, me sonrió y me dijo *“muy bien señorita, necesitamos esa actitud, nos vemos en enero de nuevo”*. El 24 de enero del 2012 entré a la Escuela Naval “Arturo Prat” junto a 137 postulantes y la otra postulante no estaba en ese grupo. Ahí comprendí, que la actitud frente a los desafíos y obstáculos de la vida, puede hacer la diferencia.

## **Escuela Naval y primeros años como Oficial**

La Escuela Naval forma e instruye a los futuros Oficiales de Marina en diversos ámbitos: académico, cultural, profesional, deportivo y militar. Su alta exigencia demanda que los futuros Oficiales se desarrollen íntegramente, para ser capaces de tomar decisiones complejas, superarse a sí mismos y entregar todo de sí cuando se requiera.

Durante esos cuatro años de Escuela Naval, participé en distintas actividades que me permitieron poner a prueba mis capacidades, mejorar en mis falencias (como la natación, por mencionar una), hacer amistades únicas y conocer otras realidades.

Posterior a cuatro años, egresamos como Guardiamarinas y comenzó el período de instrucción profesional a bordo del Buque Escuela “Esmeralda”. En mi generación, tuvimos la suerte de que el viaje de ese año fue una navegación por Asia-Pacífico, lo cual nos permitió conocer países tan alejados como Japón, Corea del Sur, China, Indonesia, entre otros. En total visitamos 9 países, mientras efectuábamos

trabajos de cada puerto, cálculos astronómicos, presentaciones de historia, guardias en la mar, subidas por alto, maniobras veleras, entre otras actividades propias de la formación de un marino.

Llegó septiembre, y con ello la orden de Transbordo en la que se informa las próximas destinaciones de cada marino. Al término de ese año en la Esmeralda, ascendí a Subteniente y me enviaron a Puerto Williams, la ciudad más austral del mundo, para cumplir con mi transbordo a bordo del PSG 73 "Aspirante Isaza".



***Al centro y al frente, la teniente Figueroa Scholz cumple labores embarcada en la PSG 73 "Aspirante Isaza"***

Con un grupo muy pequeño de personas -tan solo 28 personas- cumplíamos con tareas complejas dadas las condiciones meteorológicas en las que trabajábamos. El viento, la nieve, el mal tiempo y las grandes olas eran parte del paisaje cotidiano. Y aquí está el segundo gran desafío que podría resumir la tarea de todo Oficial: *aprender a liderar a un grupo de personas, para cumplir un objetivo específico, y lograr que ese grupo, sea un equipo.*

Dentro de las personas que estaban a mi cargo, había un Sargento que fácilmente podría haber sido mi padre, con el doble de edad que yo, y con muchos años de marina y experiencia, no había trabajado con mujeres y era -lo digo ahora con cariño- un hombre no fácil de tratar. Al presentarme y decir que iba a ser la nueva Jefe del Departamento de Armamento, no recibí una calurosa bienvenida.

Cada vez que le pedía algo, si bien por respeto él cumplía, siempre había un reparo o alguna observación que yo no sabía contestar del todo bien por mi poca experiencia y edad. Me di cuenta, entonces, que, si quería liderarlos y no solo mandarlos, necesitaba trabajar y esforzarme para crear ese vínculo. Leí las carpetas de directivas, los manuales de empleo operativo, cada vez que podía me arremangaba el buzo de combate y desarmaba las pistolas para efectuar la limpieza de rutina. Al cabo de casi tres meses, ese mismo Sargento se acercó a mí y pidió hablar en privado. Logré ganarme el aprecio de ese viejo y arisco lobo de mar y durante el resto de ese año, el Departamento de Armamento cumplió a cabalidad con cada tarea que nos fue asignada. De esta forma, me prometí a mí misma tratar a donde fuera de aprender a liderar y lograr crear un equipo.

### **Por qué elegí ser Piloto**

No sé si habrá solo una razón para ser Piloto, supongo que el sueño de volar y convertirme en uno lo llevo en mi subconsciente, en gran medida se lo atribuyo a mi papá que nos sacaba a volar muchísimo desde chicos. Tal vez por eso, mi primera palabra no fue mamá ni papá, sino que fue *avión*.

Uno de mis recuerdos favoritos de pequeña, era los destellos del sol en el agua cuando sobrevolábamos, ya sea el mar o el lago Llanquihue de Puerto Varas. Debo admitir que tuve una infancia divertidísima, pero volar siempre fue un hobby.

No fue sino hasta que estaba embarcada en el PSG Isaza, al hablar con el comandante José Miguel Oxley, que me di cuenta que podía convertir con mucho estudio, actitud y dedicación de mi hobby en mi trabajo (y en un estilo de vida). Nadie dijo que iba a ser fácil, pero mis padres me enseñaron que los deseos ardientes mueven el mundo y si uno lo desea y trabaja duramente por ello, uno puede lograr lo que se proponga.

Así que independientemente del resultado de perseguir este sueño dentro de la Armada, decidí postular junto a un gran número de compañeros de generación que como yo, querían ingresar a este selecto grupo.

Rendimos las pruebas físicas, psicológicas, médicas y entrevista personal y a pesar de las exigencias, lo difícil no era entrar, si no mantenerse en el curso. De esta forma, los 11 postulantes seleccionados comenzamos con nuestra instrucción teórica previa a efectuar nuestros primeros vuelos en el PC-7 Pilatus.

Después de un par de meses de instrucción al fin llegó la fecha tan esperada: subirse al avión. Mi instructor de vuelo era el Capitán de Corbeta Francisco Vásquez, el cual llevaba 11 años como instructor en la Escuela de Aviación "Guardiamarina Zañartu". Conocido por su nombre de combate Vórtice, fue quien me enseñó todo lo que sabía para primero no matarme en el avión, y segundo, lograr volar sola.

Como es costumbre y parte de la instrucción, antes de cada vuelo hay un briefing -una pequeña reunión- para ver qué se realizará durante el vuelo, aclarar conceptos y dudas y para establecer que se exigirá en el vuelo. En una de estas reuniones que teníamos Juan Pablo Reyes y yo, sus dos alumnos de pre-solo, se dio lo siguiente: "*Reyes, aún no tengo un apodo para usted*" dijo el Capitán con la cabeza inclinada hacia un lado ...y eso hizo preguntarme *qué apodo tenía yo*.

No sé si él podía leer mentes o mis emociones eran muy bien expresadas en mi cara, pero el Capitán Vásquez se dirigió a mí con una pregunta que sólo él sabía la respuesta: “¿Sabe cómo la tengo guardada en el celular, Figueroa?” “No mi Capitán”- respondí rápidamente. “La tengo guardada como TFO, ¿sabe qué significa?”. Nuevamente contesté con una negativa.

Y su respuesta me dejó un sabor a positivo, a que *con trabajo y dedicación todo lo podía lograr, y que a pesar de que no iba a hacer fácil, daría mi 100%.*

### **TFO significa “The First One”**

“Tengo fe, que usted si sigue así, será la primera mujer piloto”. Y luego siguió hablando, y yo asentía, porque le encontraba razón a que los pedales se debían mover así con viento cruzado, pero un pedacito de mí, se quedó atrás pensando una y otra vez sobre esas iniciales.



**Teniente2° Daniela Figueroa Scholz**

Posteriormente en el curso, no volví a acordarme de esa conversación. Fueron 8 etapas de vuelo en total: pre-solo, precisión, acrobacia, navegación, nocturno, instrumentos básicos, radioinstrumentos y por último formación.

Algunas las disfruté intensamente, con dos sufrí, pero logré superarlas sin llegar a la instancia de un Consejo por haber reprobado los tres vuelos que se nos permitía fallar.

No fue fácil, algunos de nuestros compañeros de curso no lograron terminar la instrucción. Mi familia, amigos y Matías, mi actual esposo, estuvieron ahí para contenerme y darme una palabra de ánimo cuando no todo iba tan bien. De los 7 que nos graduamos, fui la única mujer.

Al colocarme la Piocha del Albatros Dorado en mi pecho, arriba de la condecoración por haber obtenido el primer lugar, el Capitán Vásquez, me sonrió y me dijo: “*Daniela, felicitaciones TFO, sabía que lo lograrías*”.



*Albatros dorado. Pilotos navales de la Armada de Chile*

Esas tres iniciales ahora tenían todo el sentido para mí. El saber todo el sacrificio y esfuerzo que significaba esa piocha, me dejaba tranquila y contenta, con la satisfacción de haber perseguido mi sueño y por qué no, *inspirar a otros a hacer lo mismo*.

### **Teniente 2° Daniela Figueroa Scholz**

Siendo aceptada el 2019 para la especialidad de Aviación Naval junto a otros 10 Oficiales, para iniciar el periodo de instrucción en el avión PC-7 Pilatus durante el año 2020. De esta promoción de 11 postulantes a Aviadores Navales, terminaron el curso siete de ellos, siendo la teniente Figueroa la única mujer.





*Daniela junto a su Instructor de Pre-solo, el Capitán de Corbeta Francisco Vásquez*

De allí, eligió volar aeronaves de ala fija, y es así como en abril del 2021, realizó el curso de transición bimotor, realizando su instrucción en el avión Bandeirante P-111 en el Grupo Aeronaval Norte en la ciudad de Iquique.

Actualmente, se desempeña en el Escuadrón de Propósitos Generales VC-1 en la Base Aeronaval de Concón, Viña del Mar. Dentro de sus funciones como piloto de P-111 y P-68 realiza vuelos de fiscalización y policía marítima sobrevolando mar y línea de costa, vuelos de apoyo en operaciones de búsqueda y rescate, apoyo al entrenamiento de unidades de superficie, traslados y desplazamientos a distintas zonas de país.

Anteriormente, siete oficiales mujeres han intentado obtener la piocha del Albatros Dorado, siendo la teniente Figueroa, *la primera en realizarlo y obteniendo el primer lugar de su curso.*

**Teniente 2° DANIELA FIGUEROA SCHOLZ**  
**Armada de Chile**

## ALAS DE AMISTAD EN UN ABRAZO DE CONFRATERNIDAD ENTRE LOS PUEBLOS

Para la década de los cuarenta, la aviación civil deportiva de la mayoría de las naciones sudamericanas si bien se encontraba en funcionamiento, estaba impedida de desarrollarse apropiadamente, principalmente por motivos de escasas aeronaves y repuestos.

Tras el término de la Segunda Guerra Mundial y la victoria aliada, encabezada principalmente por los Estados Unidos de Norteamérica y Gran Bretaña, el mercado y posibilidades de expansión aeronáutica se vieron con grandes oportunidades que brindarían esperanzadores avances.



Es este el caso de países como Chile y Ecuador, los que pudieron potenciar los cursos de pilotos que ahora alcanzaban gran impulso. Para geografías como la del Ecuador, donde a veces se carecía por aquellos días de infraestructura vial, se generalizó para muchos hacendados, el uso de aviones pequeños militares de enlace y observación dados de baja y “civilizados”, como también la adquisición de aeronaves deportivas, sobre todo en la región del litoral<sup>1</sup>.

En este contexto, es donde pilotos del entonces Aero Club del Ecuador, dieron cuerpo a organizar raids aéreos más allá de sus fronteras. Dos de ellos fueron de gran trascendencia en los inicios de esta clase de aventuras.

El primero de ellos, realizado en agosto de 1946, donde cinco de sus intrépidos pilotos: Ernesto Estrada Ycaza, Alberto Alarcón Cabanilla, Rafael Arosemena Coronel, Gastón Fernández Borrero y Jorge García Alcívar, se aventuraron a proyectar una ruta Ecuador – Perú – Ecuador, a bordo de dos aeronaves. El éxito alcanzado en osada aventura que cumplirían en tres días, incluyendo escalas para aprovisionamiento de combustible y descansos; los llevó rápidamente a organizar otro de más largo aliento. Se trataba de cumplir la ruta Ecuador – Chile – Ecuador.

No fueron pocos los pilotos ecuatorianos que se animaron a seguir de cerca estas aventuras, lo que motivaría en poco tiempo que más personas se entusiasmaran por la aviación y fueran adquiriendo conocimientos y experiencia que les permitiera cumplir con los requisitos exigidos para este tipo de raids.

Es así que para el mes de febrero de 1947, se preparaba el nuevo viaje Guayaquil – Santiago de Chile – Guayaquil con modernos<sup>2</sup> monomotores Cessna 120, justamente pertenecientes al Club Aéreo de Guayaquil.

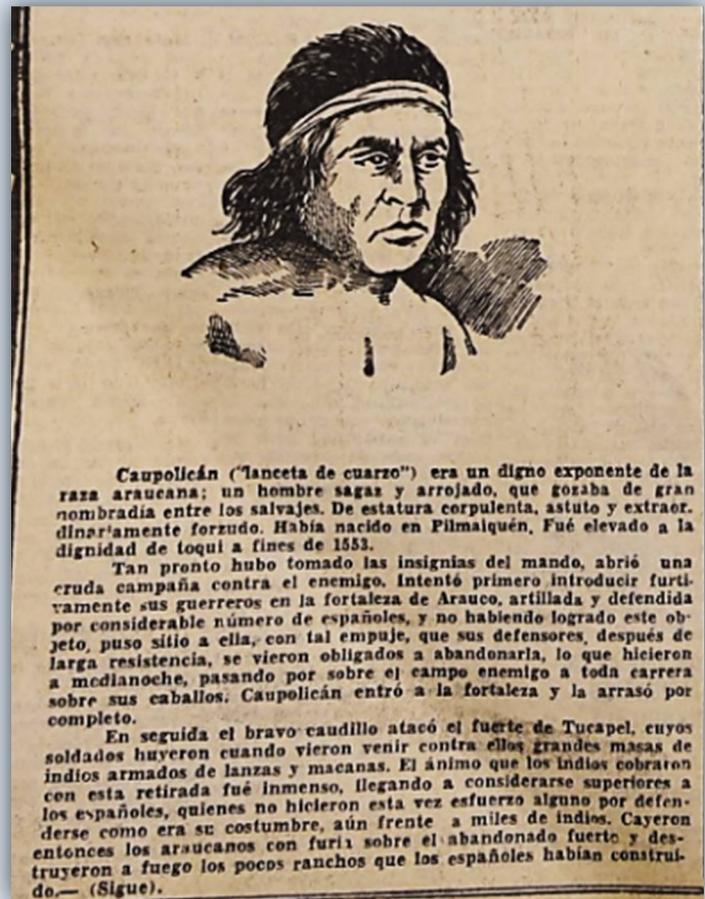
<sup>1</sup> Sánchez Varas, Alberto. La aviación y los aeropuertos en Guayaquil. 2008

<sup>2</sup> Cabe recordar que sólo el prototipo de la aeronave Cessna Model 120, realizó su primer vuelo el 28 de junio de 1945. Este avión representó un esfuerzo de la compañía por ganar un buen espacio del mercado de aviones ligeros privados del período de la posguerra. Se trataba de un aparato con cabina cerrada biplaza, con un ala alta arriostrada mediante montantes, que encabezó una serie de desarrollos cuya producción finalizó a mediados de los 80.

Como se había despertado el interés con la práctica, esta vez serían tres los aviones a utilizar, los que serían bautizados para la ocasión con los emblemáticos nombres de los nobles jefes incas *Atahualpa*, *Huáscar* y el del Toqui araucano *Caupolicán*.

La ruta a seguir sería desde Guayaquil en Ecuador, luego la costera ciudad de Talara – Trujillo – Paramonga – Lima – Ático – Pisco en el Perú, y desde allí, continuar hacia Arica – Antofagasta – Taltal – Copiapó – Ovalle – Valparaíso hasta Santiago en Chile. Vendrían los pilotos Jorge García Alcívar, Ernesto Estrada Ycaza, Fernando González Coquis, Galo Velarde, Iván Bayas y José Cabrera.

Habiendo partido el 26 de febrero desde Guayaquil, durante el trayecto en el Ecuador, los aviones fueron escoltados en su oportunidad por el entonces presidente del Aero Club y organizador de este raid, Luis Estrada Ycaza.



Luego en territorio peruano, algunas aeronaves del Aero Club de Lima, fueron sus camaradas escoltas.

Curioso resulta consignar, el hecho de que arribados a Chile, el avión bautizado Caupolicán, resultara con *desperfectos*<sup>3</sup> debiendo aterrizar en malas condiciones en Illapel. Esta aeronave era pilotada por José Cabrera y traía de copiloto a Iván Bayar. Durante el aterrizaje, la nave recibió algunos "*desperfectos en el tren de aterrizaje, la hélice y un ala*", quedando, al menos estos dos pilotos, felizmente sin daño alguno, pero impedidos de continuar la ruta aérea planificada hasta Santiago.

La prensa nacional informaba que, a las 12.10 hrs., del martes 4 de marzo, habían arribado a Los Cerrillos, los pilotos ecuatorianos que se encontraban haciendo *un vuelo de confraternidad por diversos países de este Continente*, trayendo un saludo y una invitación a Chile del Aero club de Guayaquil.

Al respecto, uno de los diarios chilenos, La Nación del miércoles 5 de marzo, entrevistaba a los pilotos arribados: "*Tuvimos oportunidad de conversar brevemente con el líder de la escuadrilla, señor Jorge García Alcívar, quien nos manifestó su complacencia por encontrarse en nuestra capital, meta de la gira de buena voluntad iniciada en Guayaquil. Desde Illapel partieron las dos avionetas "Cessna" en dirección a Santiago, a las 10.30 horas, llegando a Los Cerrillos en una hora 40 minutos de vuelo, a una altura aproximada de 7.000 pies. Agregaron que la jornada había sido larga, pero había culminado con éxito, ya que ahora se encontraban en un país al que tanto se quiere en su patria.*"

<sup>3</sup> Diario La Nación, miércoles 5 de marzo de 1947. Pág.12



Diario La Nación, Santiago de Chile. Miércoles 5 de marzo de 1947

Como se ha dicho, los miembros de la Escuadrilla ecuatoriana traían el saludo fraterno del Aero Club de Guayaquil, pero además, venían con el *encargo de invitar a los aviadores civiles chilenos a una Conferencia Internacional de Aviación que se realizaría en la capital del Ecuador, a fines de 1948.*

A su llegada a Los Cerrillos los integrantes de esta escuadrilla arribada, señores Jorge García, piloto; Fernando González, copiloto; Ernesto Estrada, piloto, y Galo Velarde, copiloto, fueron objeto de especiales atenciones de parte de la directiva del Club Aéreo de Chile, miembros de la Embajada del Ecuador y numerosos compatriotas. El presidente del club, don Raúl Fabres Pinto, los invitó servirse una copa de champaña, brindando por el feliz éxito de esta gira de confraternidad interamericana. El señor José Claro Vial, director del club, tuvo palabras de elogio para estos esforzados aviadores ecuatorianos que, venciendo muchas dificultades, habían llegado a nuestro país.

Contestó el señor Jorge García Alcívar, a nombre de sus compañeros, expresando sus agradecimientos por las múltiples atenciones recibidas desde el momento de pisar tierra chilena, en Arica, demostrándose satisfecho de encontrarse entre sus camaradas chilenos. Al hacer referencia al tercer avión que venía junto a ellos, accidentado en Illapel, el Club Aéreo informó a los presentes que a las 14.30 horas del martes, partieron dos Fairchild piloteados por los señores Raúl Bunster y Jorge Merino, para traer a los dos aviadores ecuatorianos accidentados en Illapel, quienes se trasladarían a Los Vilos vía terrestre, para ser recogidos y traídos a Santiago.

Al igual que, se dispuso que partiera un camión perteneciente al Club Aéreo, en dirección a Illapel, llevando el personal técnico y los elementos necesarios para traer el avión dañado hasta la capital,

donde recibiría las reparaciones del caso. Por el momento, se habían preparado diversos festejos en honor de los aviadores visitantes durante los ocho días que permanecerán en Santiago, habiendo recibido varias invitaciones de las filiales del Sur de Chile, para visitar esas regiones.



***La prensa informa de un almuerzo de homenaje realizado el jueves 6 de marzo de 1947***

*Asistirán a este encuentro entre otros, el Subsecretario de Aviación, general Aurelio Celedón; los aviadores ecuatorianos Ernesto Estrada, Jorge García, Galo Velarde, José Cabrera, Fernando González e Iván Bayar. En representación del Club Aéreo de Chile, ofreció la manifestación el señor Claro, quien exteriorizó a los ecuatorianos la simpatía con que los miembros del Club recibían la visita de tales mensajeros de amistad, y a través de la cual chilenos y ecuatorianos se unían en un estrecho abrazo de confraternidad*

También por aquellos días, la prensa anunciaba otra particular y nueva invitación extendida a la aviación civil chilena, esta vez era del Círculo de Aviación de Rosario en Argentina. Ellos, habían resuelto organizar una carrera, destinada principalmente a formar una mayor conciencia aeronáutica y fomentar el desarrollo de la Aviación en sus múltiples aspectos, tanto en lo que se refiere al perfeccionamiento de la técnica, cuanto al acercamiento internacional. Coincidiría esta gran prueba con la Semana Aeronáutica, que se celebrará en el vecino país en la última semana de septiembre, la que tendría una extensión de 5.000 kilómetros. Unirá la carrera las capitales y ciudades importantes de las 14 provincias y la gobernación del Chaco, pasando por Buenos Aires para terminar en Rosario, punto de partida y de llegada. La institución organizadora habría extendido invitaciones a los pilotos de naciones limítrofes entre los que estaban Chile, Bolivia y Uruguay, para estudiar en conjunto, la posibilidad de proyectar un itinerario Internacional en la prueba que se realizará en 1948.

Tras una serie de actividades aéreas, de reparación a la aeronave dañada, invitaciones varias y otros agasajos, los aviadores ecuatorianos pudieron volver a la travesía que imponía su jornada.

El 25 de marzo fue la fecha elegida para el retorno al Ecuador. Al raid de vuelta que comprenderá similar ruta tomada hacia Chile, se unirían desde Antofagasta, los aviadores chilenos Mario Reyes y Juan Cvitanic.



**Protagonistas del raid de regreso. Señores Ernesto Estrada Ycaza; Mario Reyes (chileno); Luis Estrada Ycaza, presidente del Aero Club de Guayaquil; Juan Cvitanic Harasic (chileno) y Jorge García Alcívar.**  
 Fotografía gentileza del Miembro Correspondiente del IAHACH en Ecuador, Ing. Alberto Sánchez Varas (Q.E.P.D.)

Tras el paso de las fronteras de Ecuador, una serie de aviones civiles y militares acompañaron a los aviadores hasta la ciudad de Guayaquil.

El exitoso arribo de la escuadrilla congregó una multitud que esperaba participar del exitoso momento de la recepción que finalizaría con la llegada del Presidente del Ecuador, Dr. José María Velasco Ibarra, quien los felicitó calurosamente por su hazaña, comprometiéndose además ese día, con la donación de una nueva aeronave para la aviación civil del Ecuador.



**Diario El Universo, miércoles 26 de marzo de 1947**

## PILOTOS CIVILES INICIAN HOY UN RAID A ECUADOR

Seis pilotos del Club Aéreo de Chile iniciarán hoy un raid de buena voluntad a Perú y Ecuador.

A las 7 horas despegarán desde Los Cerrillos, rumbo a Perú, tres aviones del Club Aéreo, a cargo del Director de la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari", don Carlos Ward González. Integrarán la escuadrilla los siguientes pilotos instructores: ayudante del jefe de vuelo, don Hernán Carbacho Puga, y señores Raúl Bunster Tagle, Jorge Merino Harnecker, Orlando Valdebenito Vargas y Humberto Gómez Iturriaga. La escuadrilla regresará a Chile, el 12 de septiembre próximo.

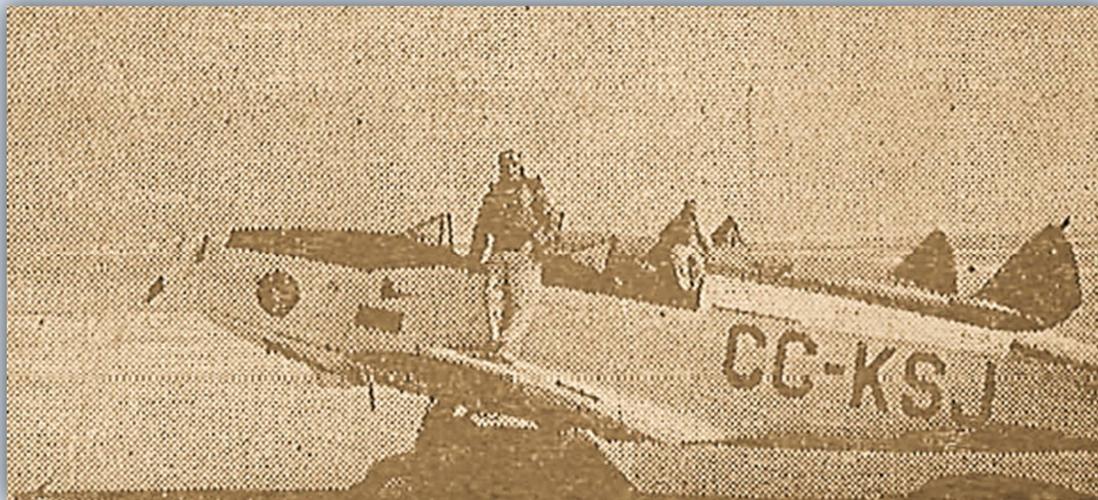
Tanto en el Perú como en Ecuador, según se nos informó, se preparará un cordial recibimiento a los pilotos chilenos.

Al año siguiente, y tal como había sido planteada la cordial invitación del Ecuador, los pilotos civiles chilenos, *con un celo patriótico y entusiasmo aéreo digno de encomio, trabajaron tesoneramente por su preparación técnica y su progreso aeronáutico.*

Es así que por la mañana del 26 de agosto de 1948, se daba inicio, desde el aeropuerto Los Cerrillos, al raid de tres aeronaves Fairchild PT-19 A del Club Aéreo de Chile<sup>4</sup> rumbo a Guayaquil, Ecuador.

Para el vuelo, se había designado a los siguientes componentes de la bandada, los que llevarían el saludo del Club Aéreo de Chile a la capital del Guayas: Carlos R. Ward González, Jefe de la Delegación, quien junto con los señores Raúl Bunster Tagle y Orlando Valdebenito Vargas, pilotearían los aviones ya referidos. Como copilotos fueron los señores Humberto Gómez Iturriaga, Jorge Merino Harnecker y Hernán Carbacho Puga.

La ruta a seguir sería Santiago – Copiapó – Arica en Chile, luego continuarían a la costera Mollendo – Chala – Nazca – Pisco – Lima – Collique – Trujillo – Chiclayo en el Perú, y desde allí, continuar hacia Talara – Guayaquil en Ecuador.



*Los aviones Fairchild en Antofagasta, se aprovisionan de combustible  
(Revista Chile Aéreo N°199 - Noviembre de 1948)*

Los aviones fueron preparados por el piloto señor Aladino Azzari López y su personal, en magnífica forma, lo que se pudo comprobar a lo largo de la fatigosa y extensa ruta seguida.

<sup>4</sup> Magliocchetti Oleaga, Mario. *El avión Fairchild PT-19 y variantes*. Monografía de aeronaves. Colección MNAE N°5. Pág. 144. Las aeronaves que se encontraron involucradas en este raid, fueron los Fairchild PT-19 A CC-KSJ; CC-KSQ y CC-KSM.

Todos ellos llevaban un equipo especial de cartas aéreas de navegación, fonos para intercomunicación, linternas, pistolas, cuchillos y agua. Cada avión fue además equipado, con un nutrido botiquín con vendas y “sulfas”<sup>5</sup>, *en cantidad suficiente*, para casos de emergencia. También se recomendó a los componentes de la Escuadrilla, el llevar ropas de abrigo, medida muy acertada, pues durante todo el viaje el frío en el aire se habría de sentir en gran forma.

Además, y como preparación previa, se repartieron entre los integrantes de esta particular *Embajada Aérea*, todas las misiones que habían de cumplirse en tierra, de tal manera que esta tarea resultara lo más equitativa y ordenada que fuera posible.

Los preparativos realizados para el éxito alcanzado, incluyó la ayuda prestada por la Fuerza Aérea de Chile, Institución que puso a disposición de los aviadores, parte de su stock de combustible y aceite, en toda la Zona Norte, y lo que resultó ser un interesante y acabado estudio de ruta, que abarcaba desde Arica, en nuestro país, hasta Salinas (Ecuador), con detalles de gran interés para los aviadores, que incluían rumbos, alturas, aeródromos y canchas de emergencia, con su ubicación y sus condiciones meteorológicas predominantes, datos todos, que sería determinantes para los pilotos.

Tras 30 horas efectivas de vuelo realizados en cinco días, y recorrer 2.700 millas, los Fairchild del Club Aéreo de Chile se encontraban finalmente en Guayaquil. Los *Caballeros del Aire* de ambas naciones, se estrechaban en un fraternal abrazo.



*El piloto Jorge Merino H., a su arribo a Guayaquil, recibe un abrazo de saludo por parte de Jorge García Alcívar*

La estadía de nuestros pilotos en la capital ecuatoriana dio motivo a una serie de atenciones de parte, tanto de las autoridades, como de los pilotos civiles de ese país y público en general, que demuestran

<sup>5</sup> Cualquier medicamento que contiene un grupo de sustancias químicas llamadas sulfonamidas como parte de su estructura. Las *sulfas* incluyen ciertos medicamentos antibióticos (clasificados como sulfonamidas) y no antibióticos.

el hondo cariño que se siente en esa tierra por Chile y el acercamiento fraternal de los Caballeros del Aire de ambos países.

El programa de festejos y homenajes rendidos a los pilotos chilenos, señores Ward, Valdebenito, Bunster, Carbacho, Merino y Gómez, fue desarrollado como sigue: Champañazo de recibimiento en el aeropuerto, el día de su arribo, con asistencia de miembros del Club Aéreo local, personalidades y distinguidas damas de la sociedad guayaquileña; cocktail ofrecido ese mismo día en el local social del Yachting Club; viaje de la Delegación, a Quito en un avión de transporte de la Fuerza Aérea Ecuatoriana; el regreso se hizo en un Douglas DC-3 comercial de Panagra; visita en aviones del Aero-Club Ecuatoriano al balneario de Playas, sitio en el cual fueron atendidos por sus socios, con toda gentileza; el recibimiento por parte del recientemente elegido presidente del Ecuador<sup>6</sup>, señor Galo Plaza en el Palacio de Gobierno, donde departieron animadamente con el Primer Mandatario; y finalmente, para colmar las atenciones exquisitas que se brindaron a los aviadores chilenos, habría que mencionar, que todos los gastos de estadía, como asimismo el combustible de los aviones para el regreso, fueron cubiertos por los ecuatorianos.

La revista Chile Aéreo del mes de noviembre de 1948, informaría detalladamente sobre cada escala realizada, todo lo cual nos permite conocer con gran detalle, sobre la calidez de las atenciones recibidas tanto en el Perú como Ecuador.



***S.E. Galo Plaza Lasso de la Vega, presidente de la República del Ecuador, recibe una bandeja de plata como prueba de amistad y reconocimiento por parte de la delegación de aviadores chilenos***

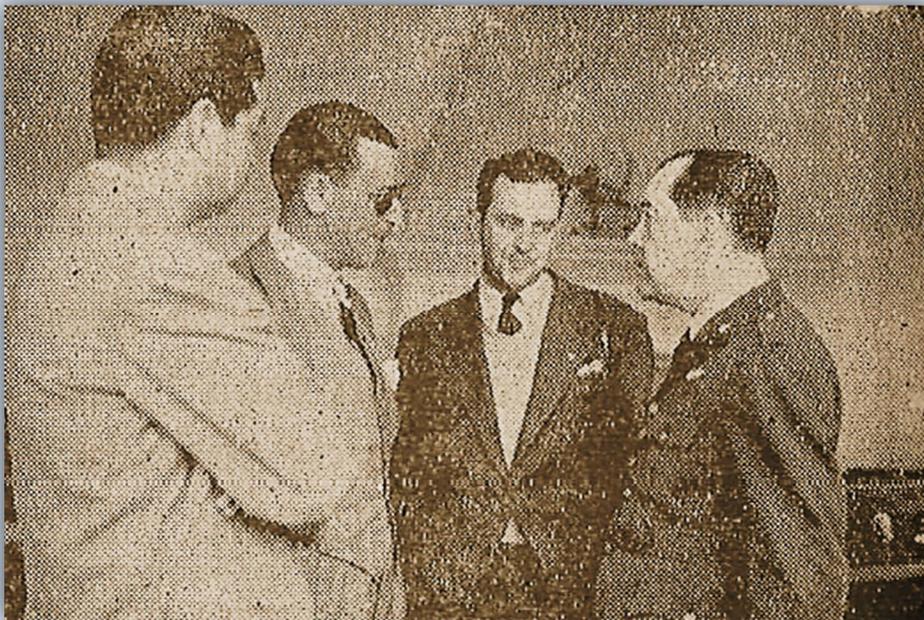
<sup>6</sup> Galo Lincoln Plaza Lasso de la Vega (Nueva York, 17 de febrero de 1906 - Quito, 28 de enero de 1987) fue un político y diplomático ecuatoriano, presidente de la República del Ecuador entre el 1 de septiembre de 1948 y el 31 de agosto de 1952, y Secretario General de la Organización de Estados Americanos (O.E.A.) desde 1968 a 1975. Fue además Alcalde de Quito en 1937, embajador del Ecuador en los Estados Unidos de 1944 a 1946 y firmante de la carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en 1945. (Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Galo\\_Plaza\\_Lasso](https://es.wikipedia.org/wiki/Galo_Plaza_Lasso))

Es menester también el señalar, en pocas palabras, que los camaradas ecuatorianos *“echaron la casa por la ventana a raíz de esta visita, demostrando de paso que la amistad chileno – ecuatoriana no ha decaído en lo más mínimo y es muy efectiva, en pro de la confraternidad sudamericana”*<sup>7</sup>.

El regreso se verificó para el domingo 5 de septiembre. A eso de las 13 horas, y en medio de gran entusiasmo y saludos de rigor, los aviones piloteados por Ward, Bunster y Valdebenito, emprendieron el vuelo de retorno. Este se inició efectuando la etapa Guayaquil - Talara - Piura, donde se pernoctó. Después de atravesar el Golfo por la parte más angosta, se arribó a Talara a las 15.30 horas. Aquí se cargó combustible para continuar a Piura, siendo nuevamente muy bien atendidos por el personal del Club Aéreo local, a pesar de no haber tenido aviso previo de nuestra recalada, colmaron de atenciones a los aviadores chilenos disponiendo el alojamiento para ellos.

A la mañana siguiente, harían el tramo Piura - Trujillo - Limatambo. Tras alistarse y desayunar, los esperaban en sus vehículos para llevarlos al campo de aterrizaje y despedirlos. Recuerdan además los pilotos, que les entregaron las autoridades locales, una carta de saludo para el Club Aéreo de Chile.

Arribados a la capital peruana, al igual que en Ecuador, los componentes de la Escuadrilla chilena fueron colmados de atenciones y festejos, en los cuales participaron las altas esferas, la sociedad limeña y miembros de la Fuerza Aérea Peruana. Estos festejos obligaron a los aviadores chilenos a permanecer en Lima cuatro días, hasta el 10 de septiembre.



***Durante el agasajo que les brindara la Fuerza Aérea del Perú, el Mayor General Armando Zamudio Colmenares, Director del entonces “Centro de Aviación Militar de Las Palmas”<sup>8</sup> departe con los aviadores civiles chilenos***

Entre las visitas oficiales verificadas durante la estadía en la capital del Rimac, cabe mencionar la efectuada al General señor Armando Revoredo Iglesias, en el Palacio Torre Tagle, pues este distinguido

<sup>7</sup> Chile Aéreo N°199. Noviembre de 1948. Pág. 11

<sup>8</sup> El “Centro de Aviación Militar de Las Palmas” fue inaugurado el 23 de julio de 1922. El 25 de julio de 1991 pasa a denominarse “Escuela de Oficiales FAP Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzáles”. (Fuente: <https://eofap.edu.pe/eofap/historia>)

Oficial FAP y recordado amigo de Chile, quien se desempeñaba como Ministro de Relaciones Exteriores del Perú. Este sólo tuvo frases de mucho elogio para Chile y su aviación civil, además de hacer cariñosos recuerdos para sus amigos de esta tierra, y la practicada también al señor Ministro de Aviación, General Ergasto Silva Guillén, en el curso de la cual se le hizo entrega, como recuerdo del raid de nuestros aviadores, de una piocha y un muy característico banderín del Club Aéreo de Chile.

Cabe mencionar también, por sus atenciones para con los nuestros, al señor Director de Aeronáutica, General Miguel Ángel Llona de la Jara, que como presidente del Club Aéreo del Perú, asistió a todas las recepciones y festejos; al señor Federico Hilbck, Presidente de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (Corpac)<sup>9</sup>, quien atendió a las dos delegaciones con gran gentileza, y a cuyas órdenes precisas e inmediatas se debe el que los aviones de la escuadrilla de pilotos chilenos que hizo el raid al Ecuador, no tuviera tropiezo de ninguna especie en sus abastecimientos en la ruta, en los aeródromos de esta Compañía, y finalmente al entonces Alférez de la Fuerza Aérea del Perú, señor César Sebastiani, quien fue designado como *piloto explorador y aposentador*, hasta la salida de la vecina Nación, en el viaje de regreso.

A pesar de que se había proyectado salir el día anterior, por atrasos en el programa de festejos hubo de cubrirse este tramo el día 10 de septiembre. Debido al mal estado del cielo en Lima, sólo pudo despegarse a las 10.25 horas. Se describe en la prensa la despedida en el aeropuerto de Limatambo, como grandiosa y emotiva. Ya en el aire, a una orden del líder de la escuadrilla, los Fairchild, diestramente conducidos por sus pilotos, enfilaron hacia Pisco en el Perú.

R E G R E S O						
Domingo	5-IX.	Guayaquil-Talara	13.00	15.30	2.30 "	
"	" "	Talara-Piura	17.05	18.05	1.00 "	3 horas 30'
Lunes	6-IX.	Piura-Trujillo	9.40	12.20	2.40 "	
"	" "	Trujillo-Limatambo	14.15	17.30	3.15 "	5 horas 55'
Viernes	10-IX.	Limatambo-Pisco	10.25	11.55	1.30 "	
"	" "	Pisco-Camaná	12.40	16.50	4.10 "	5 horas 40'
Sábado	11-IX.	Camaná-Mollendo	7.30	18.15	0.45 "	
"	" "	Mollendo-Arica	10.05	11.55	1.50 "	
"	" "	Arica-Iquique	13.00	14.20	1.20 "	
"	" "	Iquique-Cerro Moreno	15.10	17.50	2.40 "	7 horas 15'
Domingo	12-IX.	Cerro Moreno-Copiapó	8.20	11.35	3.15 "	
"	" "	Copiapó-Vallenar	12.20	13.20	1.00 "	
"	" "	Vallenar-San Felipe	14.15	17.15	3.05 "	
"	" "	San Felipe-Los Cerrillos	17.25	18.15	0.50 "	8 horas 10'
<b>Total al regreso</b>						<b>30 horas 30'</b>

**Cuadro con detalle de las escalas efectuadas al regreso**

<sup>9</sup> La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. fue fundada el 25 de Junio de 1943 mediante el Decreto Supremo, durante el primer gobierno del presidente Manuel Prado, como una Empresa Pública, transformándose en el año 1981 en una Empresa de propiedad exclusiva del Estado sujeta al régimen Legal de las personas jurídicas de Derecho Privado y organizada para funcionar como sociedad anónima, regida por los Decretos Legislativos N° 099 y N° 216 por la ley de Sociedades Mercantiles, ley de actividad empresarial del Estado y por su Estatuto Social. Los aeródromos comerciales que se encuentran bajo la administración de CORPAC S.A, en virtud de la delegación efectuada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), ascienden a 44 a nivel nacional. (Fuente: <https://portal2.corpac.gob.pe/Main.asp?T=3762>)

Temprano por la mañana del sábado 11 de septiembre, la escuadrilla despegó en demanda de Mollendo, desde donde continuaron con muy buen tiempo hacia la soleada Arica. Arribados a tierra chilena, casi a medio día, continuaron a Iquique con techo bajo, sobre el mar, aterrizando en este último punto, para tomar un breve descanso, pues la etapa había sido dura a causa de las nubes bajas y del viento contrario. Después de una breve estada, se reanuda el vuelo hacia Cerro Moreno en Antofagasta, donde llega finalmente la formación a los diez minutos para las cuatro de la tarde, después de 7 horas 15 minutos de vuelo.

Al día siguiente, definitivamente un gran día; cumplidos ya todos los trámites de abastecimiento de combustible y aceite, hechas las revisiones de Aduana, conseguidos los estados meteorológicos, la Escuadrilla *“se hacen al aire, sus motores rugen con gran satisfacción, como aquellos caballos de huaso, que corren ufanos, cuando van hacia la querencia”*.

Tomando la ruta de la costa, continuaron hasta Chañaral, bajo nubes, para desde aquí tomar la ruta definitiva. A pesar del gran deseo de ganar tiempo, por estar el tiempo muy cerrado hacia el Sur, cosa que se comprobó a la cuadra de Copiapó, donde se vieron necesitados de realizar una nueva escala.

Con informes meteorológicos favorables, los aviones volvieron a emprender su viaje a las 14.15 horas, para dirigirse hacia “Los Cerrillos”. Volando bajo nubes llegan a Vallenar. A la cuadra de este último punto, reciben comunicaciones de algunas aeronaves del Club Aéreo de Chile que vienen al encuentro de los raidistas. Aterrizarían en Vallenar para comer algo y despegar nuevamente en demanda de cumplir la última etapa. Antes de Tilama, en la región de Coquimbo, como la formación fuera un tanto adelantada a la hora de reunión con los aviones salidos de Santiago, se dirigirán hacia San Felipe, donde aterrizan para hacer tiempo. A la altura de Tiltil, se avistan con los aviones que vienen a su encuentro. Eran tres Fairchild de la Fuerza Aérea de Chile, además de otras aeronaves particulares. Después de los saludos de rigor, y en medio de gran júbilo, *todos forman un solo escalón* que en fila hacia “Los Cerrillos”, aterrizarán sin novedad alrededor de las 18.15 horas.

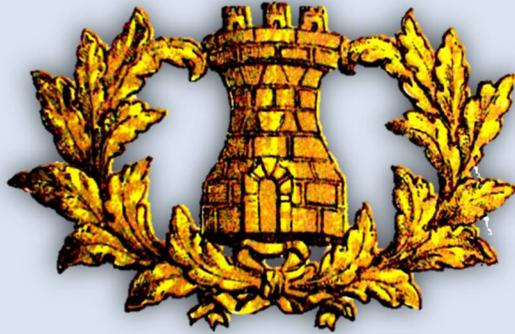
En el aeropuerto “Los Cerrillos” y entonces sede del Club Aéreo de Chile, los compañeros del mismo agasajaron con un cocktail a los viajeros, al cual asistieron la mayoría de los Directores y muchos consocios con sus familias. Digno homenaje a quienes habían dejado bien puesto el prestigio de la condición de la sede en Santiago, de la Aviación Deportiva Nacional, y por sobre todo se estrecharon aún más, los lazos de unión y camaradería que se habían iniciado en 1947, cuando ese grupo de pilotos ecuatorianos aquí recordados, nos extendieran sus *alas de amistad*.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



*Ilustración de don Samuel Matamala Fuentes*

# LA CREACIÓN DE LA SECCIÓN AVIACIÓN DEL COLEGIO MILITAR ARGENTINO, Y SU EVOLUCIÓN HASTA 1945



## Antecedentes

La evolución de las organizaciones normalmente es el resultado de procesos complejos que están directamente asociados a factores de orden político, económico que operan sobre los recursos humanos y materiales de estas estructuras. En este contexto hace algún tiempo nos hemos referido a los antecedentes documentales previos<sup>10</sup> que desencadenaron en la creación de la Escuela de Aviación Militar<sup>11</sup>.

Cuando se creó este instituto militar, hace ya 110 años, quedó bajo dependencia orgánica de la Dirección General de Ingenieros del Ejército Argentino. Naturalmente la combinación resultante de los avances tecnológicos y operativos de la aviación civil y militar sumados a su aplicación militar claramente favorecidos por el desarrollo de la Primera Guerra Mundial aceleró el proceso de crecimiento de la aviación militar y naval argentina.

Este proceso de arraigo en el ejército que se extendió hasta 1919.

La finalización de la gran guerra, visita de misiones militares extranjeras y la disponibilidad de medios y equipos aéreos de última generación promovió el aumento cuantitativo y cualitativo de material<sup>12</sup> seguido del reconocimiento del territorio, despliegue de bases militares, aeródromos civiles en el interior del país, planificación y nacimiento de la industria aeronáutica nacional con la edificación Fábrica Militar de Aviones en *Las Playas*, provincia de Córdoba<sup>13</sup>; y el desarrollo de la aviación civil argentina<sup>14</sup>. Esta evolución se centralizó en la Dirección General de Aeronáutica (del Ejército)<sup>15</sup>.

<sup>10</sup> *La aviación en el arma de Ingenieros del Ejército Argentino hasta 1912*. Mayo de 2022. Revista Aerohistoria Nº 5, 2022. Recuperado de Internet de: [https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista\\_aerohistoria\\_2022\\_n5.pdf](https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2022_n5.pdf)

<sup>11</sup> Boletín Militar Nº 626, 2ª Parte. 10 de agosto de 1912.

<sup>12</sup> Se formaron los primeros escuadrones de Caza, Bombardeo y Observación en el Ejército Argentino.

<sup>13</sup> Decreto publicado en Boletín Militar Nº 2198, 2ª Parte 17 de julio de 1927.

<sup>14</sup> MARTÍN, Eloy. (2012) *El rol de la Aviación de Ejército en el desarrollo de la Aviación Civil (Período 1919-1927)*.

II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina. Centenario de la Escuela de Aviación Militar (1912-2012). Publicado por la Fundación Histarmar en julio de 2013. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EIRoldelaAEEnAviacCivil.htm>

<sup>15</sup> Decreto. Boletín Militar Nº 2171, 2ª Parte. 4 de mayo de 1927.

## Evolución orgánica militar y civil de la Aviación de Ejército (1912-1935)



Referencias:



Elementos de apoyo a la aviación militar.



Elementos de apoyo a la aviación civil.



**Distintivo del Arma de Aviación**

## Creación de la Sección Aeronáutica

El 27 de agosto de 1935 se creó la creación de la Sección Aeronáutica del Colegio Militar de la Nación<sup>16</sup> fue la instancia previa a la creación del Arma de Aviación. Por una propuesta previa de la autoridad militar<sup>17</sup>, el 10 de octubre el Poder Legislativo sancionó la Ley N° 12257 que creó el escalafón de oficiales del arma de Aviación (Artículo 1º).

Inicialmente se organizó en los cuarteles del Colegio Militar en San Martín y fue tradicionalmente conocida entre los cadetes como *La voladora*. Tenía como requerimiento de incorporación previo que los cadetes aspirantes estuviesen aptos psicofisiológicamente. La formación académica se desarrollaba en las aulas del instituto y la práctica se hacía en el Regimiento Aéreo N° 1 (Escuela) que tenía sus cuarteles en la Base Aérea Militar *El Palomar*. Cuando se habilitaron los nuevos edificios el instituto se estableció definitivamente en El Palomar.



**Instalaciones del Colegio Militar de la Nación en San Martín. El campo donde se encuentra la flecha indicadora del Norte se utilizaba para instrucción y ocasionalmente como pista de aterrizaje**

### Creación de la Sección Aeronáutica

*En S. D. de fecha 27 de agosto del corriente año, inserto en el S. M. N° 3036-2ª Parte, víase en el Colegio Militar la Sección Aeronáutica; constituida por cadetes que satisfagan las exigencias psico-físicas que se establezcan, elijan voluntariamente este arma y por antigüedad se hallen dentro del número de vacantes que fija el Director del Colegio.*

**Creación Sección Aeronáutica. Libro histórico del Colegio Militar de la Nación. 1935<sup>18</sup>**

<sup>16</sup> Decreto N° 66077, Boletín Militar N° 3036, 2ª Parte.

<sup>17</sup> 6 de octubre de 1935. Boletín Militar N° 3057, 2ª Parte.

<sup>18</sup> Libro histórico del Colegio Militar de la Nación. 1935. Folio 99.

## Incorporación de cadetes de Cuarto año de la Sección Aeronáutica del Colegio, al Curso I de Aviadores Militares de la Escuela Militar de Aviación.

*Cadetes: Aleman Alfredo, Amantea Juan Francisco, Alsina Cayo Antonio, Arenas Nieva Eduardo Basilio, Borowski Enrique S. von, Bossi Antonio Francisco, Craig Jorge Andrés, Ferrero Dante, Gabastón Pedro Antonio, Laigle Alfredo Carlos, Llerena Baldomero Jorge, Masramón Raúl Alberto, Marambio Gustavo Argentino, Moyano Jorge Luis, Pero Tito Sebastián, Racodo Alfredo Teófilo, Rojas Jorge, y Street Raúl Horacio. - (73. M. N.º 16457-13 Parte) -*

**Lista de los primeros cadetes incorporados a la Sección Aeronáutica en 1935: Alfredo Aleman, Juan Francisco Amantea, Antonio Cayo Alsina, Eduardo Basilio Arenas Nieva, Enrique Saúl von Borowski Mallol, Antonio Francisco Bossi, Jorge Andrés Craig, Dante Ferrero, Pedro Antonio Gabastón, Alfredo Carlos Laigle, Baldomero Jorge Llerena, Raúl Alberto Masramón, Gustavo Argentino Marambio<sup>19</sup>, Jorge Luis Moyano, Tito Sebastián Pero Lamarque, Alfredo Teófilo Racodo, Jorge Rojas Silveira y Raúl Horacio Street<sup>20</sup>**



**Instalaciones del Colegio Militar de la Nación en el Palomar. La flecha indica donde se encontraba alojada la Compañía de Aviación conocida entre los cadetes como La voladora. Agosto de 1938.**

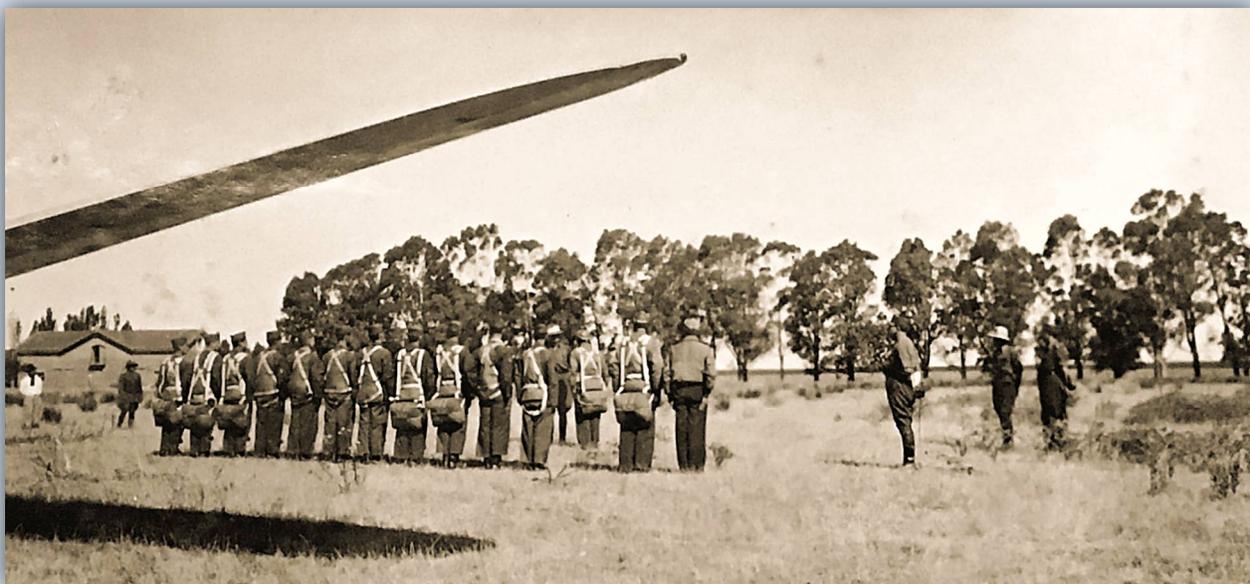
*Sección Aeronáutica: Se cumplió íntegramente el plan de trabajos elevados oportunamente a la Inspección General. El día 16 de diciembre se efectuó un ejercicio de servicio en campaña y combate de aviones combinados, dirigido por el Sr. Jefe del Cpo. de Cadetes, en el que participaron por un lado el Batallón, la Batería y la Sección Comunicaciones y por otro el teniente de Av. Comandante y la Com. de Ingen. Iniciado en 6 de Mayo a las 14 hrs. del día citado, dio término en el Col. Militar, a las 7 horas del día 17 de diciembre, concluyendo con esto las ejercicios previstos finales. -*

### **Ejercicios finales de la Sección Aeronáutica en Campo de Mayo 1937<sup>21</sup>**

<sup>19</sup> Se recibió en 1939. Boletín Militar N° 11296. 22 de diciembre de 1939.

<sup>20</sup> Libro histórico del Colegio Militar de la Nación. 1935. Folio 129. Con esta promoción inicial y de acuerdo con el Boletín Militar N° 11009, el 30 de diciembre de 1938 se recibieron como Aviadores Militares: Federico Carlos Alsogaray, Marcelo Álvarez Reynolds, Alberto Esteban Etchegaray, Rafael Vicente Fratti, René Eduardo Habert, Javier Molina y Osvaldo Mauro Rovere.

<sup>21</sup> Libro histórico del Colegio Militar de la Nación. 1937. Folio 108.



*Maniobras finales de la Sección Aeronáutica de 1937<sup>22</sup>*



*Cadetes delante del Junkers W-34 N° 107 y Focke Wulf Fw-58K Weihe N° 171 del Regimiento Aéreo N° 1 Escuela.*

<sup>22</sup> Foto Archivo Colegio Militar de la Nación.



*Cadetes de la Sección Aeronáutica del Colegio Militar en El Palomar, promoción 1938<sup>23</sup>*



*Formación del Colegio Militar de la Nación en 1938, detrás se observan las instalaciones de la Base Aérea Militar donde se encontraba el Regimiento Aéreo N° 1 Escuela<sup>24</sup>*

<sup>23</sup> Foto Archivo Colegio Militar de la Nación.

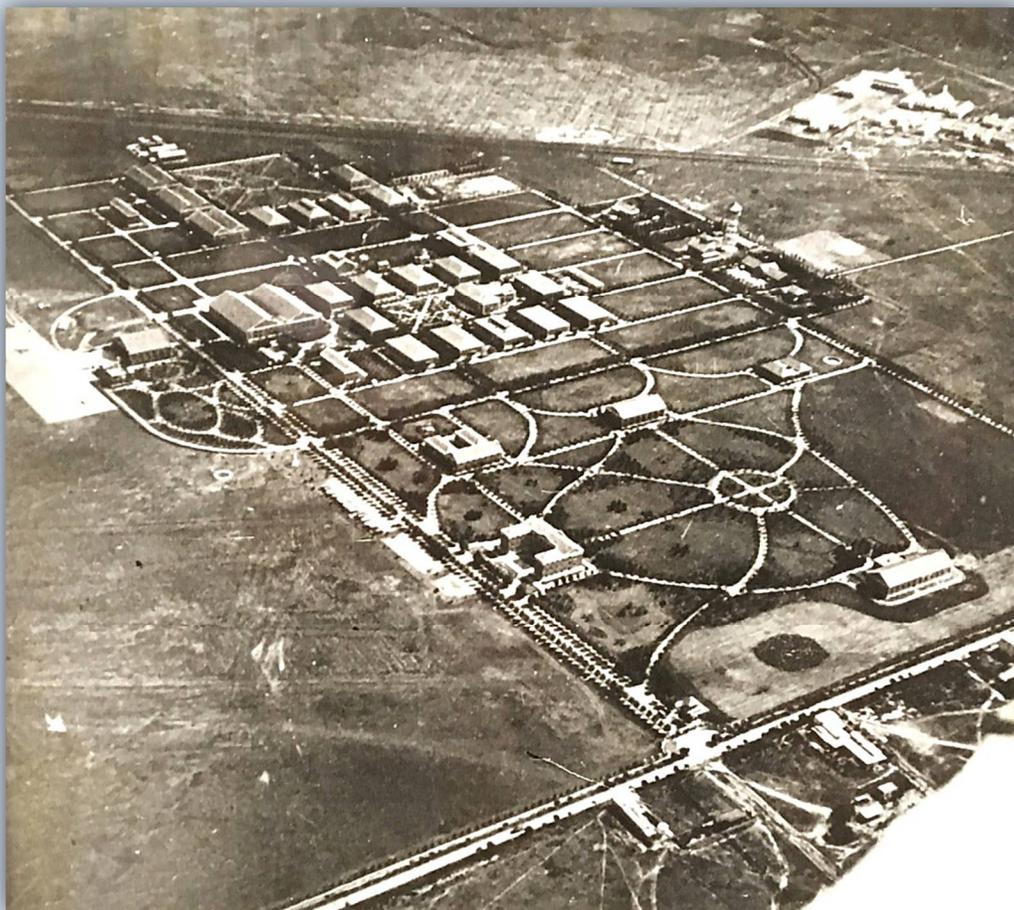
<sup>24</sup> Foto Archivo Colegio Militar de la Nación.

## Escuela Militar de Aviación

Cuando se habilitaron los edificios en El Palomar estaba en la etapa final de construcción la actual Escuela Militar de Aviación en Córdoba. Hasta entonces, la formación del personal de pilotos de Aviación de Ejército estaba coordinada y regulada por la Dirección de Escuelas de Aeronáutica, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica, bajo cuya esfera de acción se encontraban también las Secciones Entrenamiento orgánicas de las Bases Aéreas Militares: *El Palomar, Paraná y Los Tamarindos*.

De acuerdo a la organización de paz fijada por el Ejército el 23 de diciembre de 1936<sup>25</sup> el instituto quedó organizado de la siguiente manera:

- Dirección.
- Servicios Técnicos.
- Servicios Generales.
- Escuadrilla de Instrucción Elemental (equipada con biplanos Focke Wulf Fw-44J FMA).
- Escuadrilla de Instrucción Avanzada (equipada con monoplanos NA-16-4P).

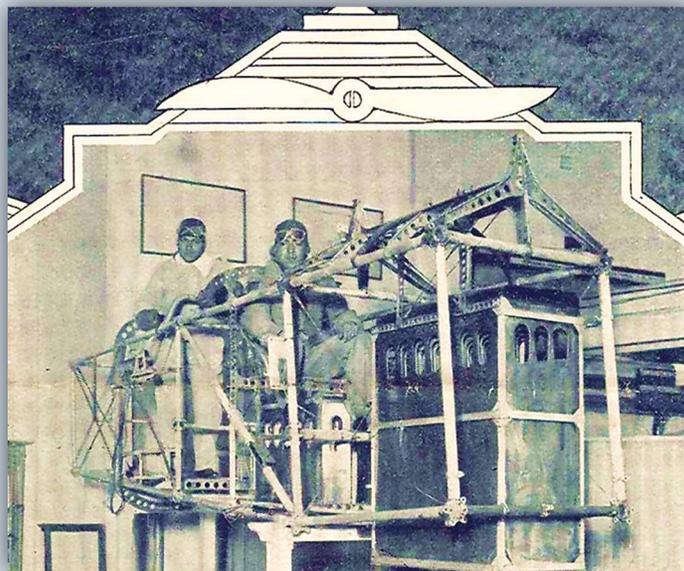


*Escuela Militar de Aviación. 1936<sup>26</sup>*

<sup>25</sup> Decreto Nº 96570. Boletín Militar Reservado Nº 1028.

<sup>26</sup> Foto conservada en la Sala Histórica del Instituto. Octubre de 2017.

El 18 de febrero de 1937, se determinó como lugar de asiento, la Guarnición de la Escuela Militar de Aviación, en Córdoba<sup>27</sup>, año en el cual este instituto hace efectivo el pase con todo su personal y material. Los cadetes vestían el mismo uniforme en uso por el Colegio Militar.



***Izquierda: Simulador de Bombardeo. 1930<sup>28</sup>***



***Cadete en clase sobre el simulador Instructor de bombardeo. 1941<sup>29</sup>***

<sup>27</sup> Decreto Nº 99987. Boletín Militar Reservado Nº 1053.

<sup>28</sup> MARTÍN, Eloy. 2007. *Aprendizaje por simulación en la enseñanza de aviación*. CreateSpace. Estados Unidos de América. ISBN: 144041538 2; EAN-13 978144041538 8. Pág. 157.

<sup>29</sup> Fotografía Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>

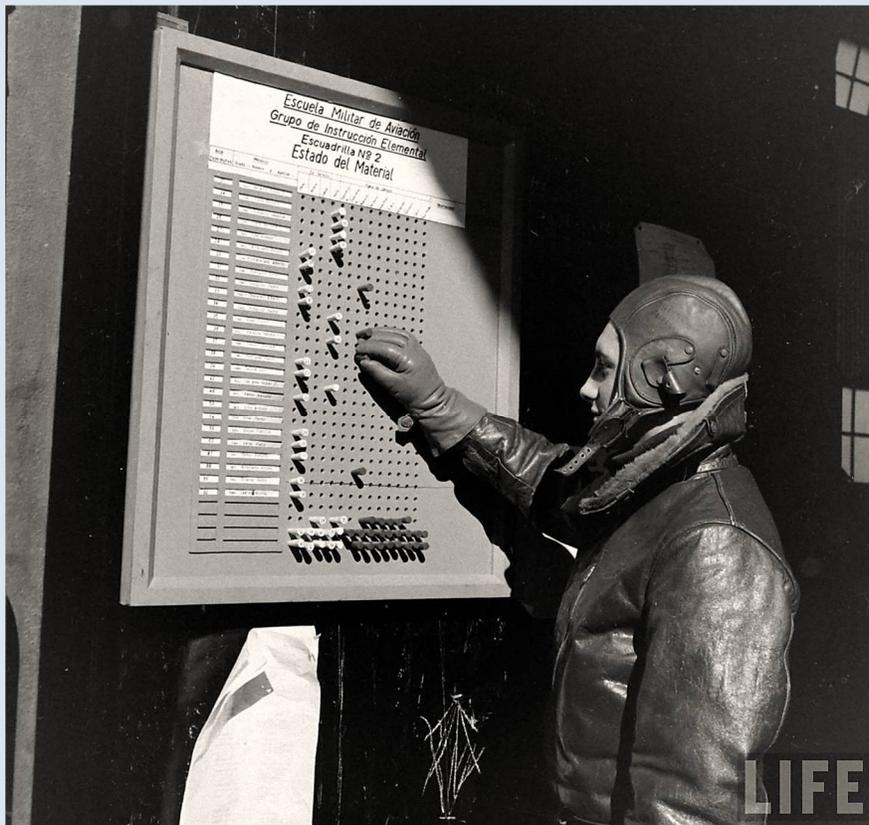


*Cadetes Aviación en instrucción de armamentos, se aprecian tres alumnos sobre trabajando un montante Scarff. 1941<sup>30</sup>*

<sup>30</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>



*Cadetes de La voladora en clase de motores. 1941<sup>31</sup>*



*Tablero de turnos de vuelo de instrucción de cadetes. 1941<sup>32</sup>*

<sup>31</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>

<sup>32</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>



*Oficial instructor de aviación en una reunión pre vuelo de Cadetes de la Escuela Militar de Aviación en Córdoba. 1941<sup>33</sup>*

<sup>33</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>



*Biplanos Focke Wulf Fw-44J de la Escuadrilla de Instrucción Elemental. 1941<sup>34</sup>*



*North American NA-16-4P de la Escuadrilla de Instrucción Avanzada. 1941<sup>35</sup>*

<sup>34</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>

<sup>35</sup> Idem.



*Cadetes de la Escuela Militar de Aviación en Córdoba. 1941<sup>36</sup>*

<sup>36</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>



*Cadetes en la Escuela Militar de Aviación en la provincia de Córdoba. 1941<sup>37</sup>*

### **Colegio Militar de Aviación**

El 27 de noviembre de 1942<sup>38</sup> se creó el Colegio Militar de Aviación<sup>39</sup>, su tarea académica fue proseguir con la formación a los cadetes egresados del primer período de instrucción, de dos años de duración, desarrollado en el Colegio Militar de la Nación; y pasar así al segundo período de igual duración en este instituto con asiento en las instalaciones en la Guarnición Militar Córdoba. Tal denominación se mantuvo hasta el 7 de agosto de 1944, en que volvió a llamarse Escuela de Aviación Militar<sup>40</sup>.



*Distintivo del Colegio Militar de Aviación<sup>41</sup>*

<sup>37</sup> Fotógrafo Hart Preston, revista *Life*. Recuperado de Internet de: <http://images.google.com/images?q=Argentine+Army&q=source:life>

<sup>38</sup> Decreto Nº 136625.

<sup>39</sup> La denominación del Colegio Militar de Aviación fue transitoria. El 7 de agosto de 1944 cambió por la de Escuela de Aviación Militar. Decreto Nº 21078. Boletín Militar Público del Ejército Nº 250.

<sup>40</sup> Decreto Nº 21078. Boletín Militar Público del Ejército Nº 2500. 7 de agosto de 1944.

<sup>41</sup> Reglamentado por Boletín Militar Nº 3926, 2ª Parte. 30 de septiembre de 1943.



*Colegio Militar de Aviación, luego Escuela de Aviación Militar. 1942*



*Cadetes del Colegio Militar de Aviación desfilando. 1943<sup>42</sup>*

<sup>42</sup> Foto del Capitán Aviator Militar Pedro Rosas Domínguez Díaz. Archivo Carlos Felipe San Martín.



Entrenadores de vuelo por instrumentos Link de la Escuela Militar de Aviación. 1944<sup>43</sup>

**LA PATRIA  
NECESITA  
ALAS**  
*que la defiendan!!*



*Inscriba su nombre aquí.*



INFORMES  
**Colegio  
militar  
DE  
Aviación**  
· CORDOBA ·

Aviso de incorporación al Colegio Militar de Aviación publicado por el Boletín de Informaciones Aeronáuticas. 1944

<sup>43</sup> Foto Archivo General de la Nación

# HAY UN LUGAR PARA Ud.

**INFORMES**

## Colegio Militar de Aviación

Córdoba

Publicidad del Colegio Militar de Aviación. 1944<sup>44</sup>

### Conclusiones

La creación de la Sección Aeronáutica fue el primer paso del desarrollo de una muy interesante infraestructura de institutos militares para la formación de personal de pilotos, técnicos, ingenieros para la Aviación y hasta paracaidistas militares. Estos recursos humanos y materiales (instalaciones y aeronaves) fueron la base para que el 4 enero de 1945 se suscribiese el decreto de creación de la Secretaría de Aeronáutica<sup>45</sup> (actual Fuerza Aérea Argentina).

Según testimonios orales del Brigadier César Raúl Ojeda (1907-1991), este proceso fue el resultado final de una serie de estudios previos iniciados en 1943 encabezados por el General Perón y una comisión especial que evaluó y profundizó cada aspecto particular de la transición hasta perfeccionarla. Se inició la redacción de la Ley Orgánica de Aeronáutica que fue sancionada el 26 de octubre de 1944<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> Diario *El Mundo*. 10 de agosto de 1944.

<sup>45</sup> Decreto Nº 288/45. Boletín Aeronáutico Público Nº 1. 4 de enero de 1945. Boletín Militar Público del Ejército Nº 366. 8 de enero de 1945.

<sup>46</sup> Decreto-Ley Nº 22175. Boletín Militar Público del Ejército Nº 316. Se aprueba la Ley Orgánica de Aeronáutica por el cual se encomienda al Ministerio de Guerra la organización y estructuración de la Aeronáutica Militar como Fuerza Aérea independiente de Ejército.

DIARIO MODERNO, COMODO Y SINTETICO

## Festejan el 32º. Aniversario de la Escuela de Aviación Militar

Con motivo de cumplirse hoy el 32º aniversario de la creación — por decreto del Presidente doctor Roque Sáenz Peña — de la Escuela de Aviación Militar, se realizarán en Córdoba, sede actual del instituto que al fundarse se estableció en El Palomar, una serie de actos conmemorativos que serán presididos por el comandante en jefe de Aeronáutica y a los cuales asistirán funcionarios de la Intervención nacional, jefes y oficiales del Ejército y otros invitados especiales.

### Viajo a Córdoba el Coronel de la Colina

Para presidir los actos a efectuarse hoy partirá ayer desde la base de El Palomar con destino a Córdoba, en su avión de transporte, el coronel Bartolomé de la Colina, acompañado por los tenientes colonel Claudio A. Meila y Ernesto Bizzari, mayores Mario Bernardi, Oscar Ríos, Luis Nicolás y Oscar Delfino; el auditor mayor Santiago Díaz Díaz, capitán Eusebio Videla y teniente 1º Ricardo...

### Los Festejos

Los actos comenzarán a las 10.15 con la revista de los cadetes y demás personal de la escuela...

### Palabras Finales

Finalmente, después de haber en la necesidad de que la prensa del país "ponga un hombre en la obra del momento", que sólo tiene por fin el progreso, ya que y contribuir a su mayor progreso, ya que el país es la responsabilidad que nos compete, desde el momento en que el país que siempre será el a disposición de las personas para constituirse en cualquier momento, a ser lo que sea necesario y facilitarle la labor.

### Texto del Decreto

Trasladada la ordenanza con el siguiente tenor: el señor ministro de Defensa, señor Presidente de la Nación, y considerando: Que en propuesta de las autoridades aeronáuticas, como lo han manifestado el cuerpo nacional en repetidas oportunidades, procurar la más alta calidad de la enseñanza aeronáutica, que se está realizando; Que en las circunstancias actuales el cuerpo nacional de aviación para ser eficaz, debe tener un carácter técnico y científico, y que el personal que lo integra debe ser de alta calidad técnica y científica; Que es de contar que en virtud del convenio suscripto por el Gobierno de gobierno y gobierno, expresado a través de la prensa, se constituirá a la más alta calidad de la enseñanza aeronáutica; Que en consecuencia, se resuelve: Que el personal que lo integra debe ser de alta calidad técnica y científica; Que en consecuencia, se resuelve: Que el personal que lo integra debe ser de alta calidad técnica y científica.

### Artículo 1º

Se dan por concluidas todas las suspensiones o cesantías imputadas a personal de esta Sección, por las autoridades nacionales o por intermedio de sus superiores, siempre que no se haya ordenado en cumplimiento de resoluciones judiciales.

### Artículo 2º

No están comprendidos en este decreto las publicaciones que fueron suscritas en virtud de tener por sí misma la difusión de bienes muebles o inmuebles.

### Artículo 3º

El cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior, será efectuado a partir de la fecha del día 1 de agosto del corriente año.

### Artículo 4º

La interpretación del artículo 2º, quedará a cargo de la Secretaría de Aeronáutica, en el caso de que se suscriba el decreto, así como cualquier otra disposición en la órbita del presente decreto.

### Artículo 5º

Comuníquese, publiquese, dése al Registro Nacional y archívese.

### Facilidades Para los Estudiantes

Los cursos de la Escuela de Aviación Militar tendrán una duración de cuatro años y a su término, el alumno recibirá el título de oficial de Aeronáutica en cualquiera de las especialidades de los cuerpos de aire o de tierra. Asimismo, en virtud del decreto pertinente, se han acordado facilidades de ingreso para los estudiantes secundarios, ya que aquellos aspirantes con certificado de 4º año de los colegios nacionales y Liceo Militar que hayan aprobado parcialmente el examen de ingreso, recibirán también el certificado correspondiente a las asignaturas aprobadas, cuya validez estará reconocida en cualquier establecimiento de enseñanza secundaria del país.

### Ingeniería Aeronáutica

Los alumnos que obtengan la especialidad de Ingeniería Aeronáutica obtendrán el título de ingeniero, y la dirección de los cursos en la Escuela de Aviación Militar será de dos años. Al término de dichos cursos, los alumnos recibirán el título de ingeniero aeronáutico correspondiente con arreglo a los primeros años cursados de cada uno de los cursos de la Escuela de Aviación Militar, en el primer grado de oficial en cualquiera de las especialidades de Ingeniería Aeronáutica, condecorados con...

### MOTIVOS PARA QUITARSE EL SOMBRERO

Saludar a la bandera.

### Y ESTAR PEINADO CON PELO BRILLO

FLASOR ULTRAMODERNO... que esmalte el cabello sin pegarlo y le confiere delicado brillo y agradable perfume. Pelo Brillón brinda así incomparable distinción y elegancia.

No ensucia ni mancha.  
No deja ningún polvillo blanco.  
Contiene aceite de ricino emulsionado.

Vente en Farmacias y Perfumerías. Distrib. Uruguay: Droq. Surraço S. L.

### PELO BRILLO

Pelotes BOLARO Antimaquéticos CALIDAD-ELEGANCIA-PRECISION

El concepto doctrinario general tomó aspectos particulares de las principales Fuerzas Aéreas del mundo tales como la Luftwaffe, Real Aeronáutica Italiana, Fuerza Aérea Española, etc. En 1944, se creó un escalafón con nuevos grados (Alférez, Comandante, Comodoro, Brigadier, etc.), se determinaron nuevos uniformes basados en proyectos previos elaborados por el entonces Coronel de Aviación Ángel María Zuloaga (1885-1975) y que se aún encuentran en uso en la Fuerza Aérea<sup>47</sup>; se modificaron los esquemas de pintura de las aeronaves y su régimen de matriculación, colocándoseles prefijos precedidos de un guion según su misión<sup>48</sup>, pero esa es otra historia...

### **Mg. Eloy Martín**

Miembro Correspondiente en Argentina  
Del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

---

Ley Nº 29376. Boletín Militar Público del Ejército Nº 319. 8 de noviembre de 1944. Se sanciona la Ley Orgánica del Personal de Aeronáutica

<sup>47</sup> Decreto Nº 22175/44. Boletín Militar Público del Ejército Nº 263. 18 de agosto de 1944. *Se fijan las directivas correspondientes a los uniformes de oficiales, suboficiales y clases de Aeronáutica.*

Decreto Nº 30388/44. 9 de noviembre de 1944. Se fijan las normas para el uso de uniformes de cadetes de Aeronáutica.

<sup>48</sup> El 26 de julio de 1944 el Comando en Jefe de Aeronáutica del Ejército dispuso varias medidas concernientes al esquema de pintura y matriculación de aeronaves. Se emitieron las Órdenes Reservadas Nº 15 y Nº 58 en las que se determinó agregar, precedida a la matrícula, una o varias letras con el objeto de clasificar las aeronaves de acuerdo a su especialidad o aptitud operacional. Además de cambió radicalmente el esquema de pintura en la mayoría de las aeronaves (verde oliva en la parte superior tipo FS 34087 y celeste en la inferior, tipo FS 35299). De este modo se establecieron los siguientes indicativos según su empleo: B- (Bombardeo), C- (Caza), Ee- (Escuela Elemental), Ea- (Escuela Avanzada), F- (Fotográfico), O- (Observación-Ataque) y T- (Transporte-Carga).

## EL DISTINTIVO DEL COLEGIO MILITAR DE LA NACIÓN



### PRIMERA PARTE – EL ORIGEN DEL DISTINTIVO

Para determinar el origen y significado del actual distintivo del Colegio Militar de la Nación, debemos remontarnos al Reglamento de Uniformes del año 1871<sup>49</sup> (Un año después de haber iniciado sus funciones el colegio), por ser éste el primero que tipifica los componentes, colores, detalles, y accesorios que correspondían al uniforme de los “Aspirantes” (Cadetes) que revistaban en el Instituto (Colegio Nacional Militar).

En esta publicación, se detallaban los dos tipos de uniformes que debía tener provisto el alumno del colegio militar, a saber:

#### “VESTUARIO DE PARADA

*Shacó con penacho blanco.*

*Levita de paño azul oscuro, vivos punzó, bota y cuello de terciopelo con **una torre bordada de oro en las extremidades.***

*Pantalón blanco de hilo.*

*Cinturón y tahalí de charol negro.*

*Guantes de gamuza ó hilo.*

#### VESTUARIO DE DIARIO

*Pantalón de paño azul oscuro, con doble franja punzó.*

*Blusa de paño azul oscuro con vivos punzó, cuello y bota de terciopelo.*

*Capote militar paño azul oscuro con vivos punzó, cuello y bota de terciopelo.*

*Kepi de cadete con aro de terciopelo negro y **una torre de plata.***

*En verano pantalón blanco y chaleco blanco de hilo.”*

Como podemos apreciar, el primer distintivo que identificaba al Instituto era una “TORRE”, de oro para el uniforme, y de plata para el képi.

<sup>49</sup> REGLAMENTO PROPUESTO POR LA COMANDANCIA GENERAL DE ARMAS “EL UNIFORME QUE DEBE USAR EL EJÉRCITO DE LA REPÚBLICA”. Pág 68 – Imprenta de El Nacional, calle de Bolívar 11 – BUENOS AIRES 1871

En 1872, se imprime un segundo reglamento de uniformes<sup>50</sup>, en el cual surge como diferencia con respecto al del año anterior, que si bien se mantiene la “TORRE” como emblema propio del colegio, unifica el “metal” o “color” de dicha torre, pasando a ser tanto para el uniforme como para el képi, de tono dorado.

En el año 1879 (diez años después de su creación y a nueve de su puesta en funcionamiento), se imprime el primer reglamento del Colegio Militar, el cual abarca sendos aspectos referidos a organización, funciones, clases, y régimen de los aspirantes, siendo interesante destacar en esta búsqueda, que en el capítulo referido a los uniformes a usar por los alumnos no hace ninguna referencia al distintivo, pero sí al color de los metales determinando que estos deben ser dorados<sup>51</sup>.

Dos años más tarde, se emite una nueva ordenanza que no sólo regula los uniformes, sino también las insignias a utilizar por aquella época en nuestro ejército<sup>52</sup>, destacándose en la página 29, las siguientes frases que son de interés particular para este estudio:

*“Kepí paño azul oscuro con insignia de trencilla de 2 ½ mm con **castillo y palmas**” y “Cinturón de charol negro con el **castillo y las palmas**”*

En 1896, el PEN expide un decreto aprobando el reglamento de uniformes e insignias del ejército<sup>53</sup>, en un intento por ordenar el desconcierto que reinaba en nuestro país con respecto al uso de los uniformes, producto de los diferentes cuerpos existentes, la incipiente unificación nacional, las carencias, y la moda a la que cada comandante era adscripto por aquel entonces.

La página 2 del decreto establecía que el emblema para el Colegio Militar debía ser:

*“Torre igual a la de Ingenieros, pero más pequeña y rodeada de dos gajos de laurel formando una corona, la que tiene 45 mm de ancho y 30 mm de alto.”*

Esta es la primera vez que se tipifica detalladamente cómo debería ser el distintivo, y las medidas reglamentarias.

El reglamento de uniformes del año 1913, hecha un poco más de luz sobre el emblema especificando su descripción del siguiente modo: *“Una torre coronada por tres almenas rodeada por dos gajos de laurel formando una corona de 48 mm de ancho por 30 mm de alto, todo en metal dorado.”*

Llegamos por fin al año 1923, y a la difusión de un nuevo reglamento de uniformes en el cual se observa por fin la aparición del emblema del colegio, de acuerdo a la forma y tamaño que conocemos hoy en día: *“Torre coronada de almenas, rodeada por dos gajos de laurel formando una corona de 30 mm de ancho por 20 mm de alto.”*<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup> REGLAMENTO PROPUESTO POR LA COMANDANCIA JENERAL DE ARMAS “EL UNIFORME QUE DEBE USAR EL EJÉRCITO DE LA REPÚBLICA” – Pág. 81 – Imprenta Americana, calle San Martín 124 – BUENOS AIRES 1872

<sup>51</sup> REGLAMENTO DEL COLEGIO MILITAR DE LA NACIÓN – Imprenta de El Siglo, calle Alsina 97, 99 y 101 – Buenos Aires 1879

<sup>52</sup> REGLAMENTO PARA EL UNIFORME E INSIGNIAS DEL EJÉRCITO ARGENTINO – Impreso en Establecimiento Tipográfico La Pampa, calle Victoria 97 y 99 – Buenos Aires 1881

<sup>53</sup> DECRETO PEN 3147/1896

<sup>54</sup> R.R.M. 44. – REGLAMENTO DE UNIFORMES (RU) – MINISTERIO DE GUERRA – Impreso en el Instituto Geográfico Militar – Buenos Aires 1923

## SEGUNDA PARTE – LOS DIFERENTES MODELOS

Como hemos podido apreciar en la primera parte de este trabajo, el emblema sufrió cambios a través de la historia del Instituto, por lo que se hace necesario clarificar cuáles fueron estos, y cómo se produjo su evolución.

### 1. TORRE:

AÑO	DOCUMENTO	MODELO
1871	REGLAMENTO PROPUESTO POR LA COMANDANCIA GENERAL DE ARMAS “EL UNIFORME QUE DEBE USAR EL EJÉRCITO DE LA REPÚBLICA”.	

### 2. TORRE CON CORONA DE LAURELES:

AÑO	DOCUMENTO	MODELO
1881	REGLAMENTO PARA EL UNIFORME E INSIGNIAS DEL EJÉRCITO ARGENTINO.	

### 3. DOS PALMAS DE LAUREL:

AÑO	DOCUMENTO	MODELO
1892	DECRETO PEN Nro. 2516 – NUEVO REGLAMENTO DE UNIFORMES	

### 4. TORRE CON CORONA DE LAURELES:

AÑO	DOCUMENTO	MODELO
1893	ORDEN GENERAL DEL EJÉRCITO 05 Set 1893	

Al respecto de los puntos 3. y 4. arriba formulados, vale la pena transcribir la nota enviada por el entonces Dir. CMN, Grl. Br. ALBERTO CAPDEVILA, al por ese entonces JEMGE, Grl. Div. LUIS MARÍA CAMPOS:

*“El nuevo reglamento de uniformes para el ejército que ha sido aprobado...ha suprimido el castillo que entre dos palmas entrelazadas fueron el distintivo del colegio desde su fundación, quedando en su lugar sólo las palmas. Este pequeño detalle que en apariencia no tiene importancia alguna borra una tradición...pido a V.S. que se digne considerar la conveniencia que habría en no despojar al colegio de*

*su primer distintivo, mucho más cuando no hay posibilidad que éste se confunda con el de ninguna Arma, pues el Cuerpo de Ingenieros usa el castillo solamente.”*

El pedido del Grl. CAPDEVILA fue atendido, y su reclamo prosperó dando lugar a que el colegio recuperara el distintivo que al día de hoy lo identifica.

### **TERCERA PARTE – SIGNIFICADO HERÁLDICO**

No hay documento que avale cuál fue el motivo por el cual se eligió una “torre”, o una “torre laureada”, como emblema distintivo del Colegio Militar de la Nación.

El significado heráldico del distintivo del CMN bien entendido, debe basarse en dos pilares fundamentales:

1. La herencia heráldica española en la cual se basa la propia.
2. Los usos y costumbres heráldicos del siglo XIX.

**TORRE:** La representación heráldica general de la torre es con un cuerpo vertical, almenada, con puerta y ventanas. Por convención heráldica las torres sólo pueden ser representadas en “plata” y “oro”. Sus significados: fortaleza, nobleza, virtud, grandeza, y poder.

**LAURELES:** La corona triunfal o laurea fue la distinción concedida al general victorioso que entraba en Roma. Consistía en un cerco de ramas, siendo en un primer momento de laurel (de allí en latín: *lavrĕa*), pero luego realizándose en oro. Esta corona se ha mantenido como símbolo de la victoria hasta nuestros días. Sin embargo, el símbolo de la laurea adquiere un plus de connotaciones, pues no se trata sólo de la victoria bélica, sino de la victoria de la libertad. En cuanto al adjetivo laureada/o también identifica a la persona que ha logrado cumplir y superar las exigencias de educación y cultura, especialmente al concluir los estudios medios (o secundarios) y, también a los universitarios.

En este punto cabe destacar, que a su inicio el Colegio Militar de la Nación, en realidad funcionaba como una escuela militar secundaria (Colegio Militar Nacional), y sus Cadetes ingresaban con una edad que oscilaba entre los 12 y los 14 años<sup>55</sup>. Debemos recordar que recién en 1934, la República Argentina reconoció la equivalencia de los estudios cursados en el CMN con los que se dictaban en las escuelas secundarias del resto de la nación.

**ORO (Color dorado):** Simboliza la nobleza, el esplendor, la prosperidad, sabiduría, magnanimidad, constancia, riqueza, poder y luz. Quien lleva este *esmalte*, por tanto, debía caracterizarse por sus cualidades de magnanimidad y nobleza, y servir cultivando las letras.

Como podemos observar luego de la lectura de la descripción heráldica de los elementos y el esmalte componente del emblema del Colegio Militar de la Nación, no sería extraño que quien/es lo haya/n propuesto o diseñado, tuviera/n en mente que el mismo representara un distintivo con características

---

<sup>55</sup> REGLAMENTO DEL COLEGIO MILITAR NACIONAL – Cap VI – 3º - Año 1879

eminentemente educativas (específicamente del nivel medio), tal cual lo deducimos luego de leer los párrafos arriba expuestos.

Con el devenir de los años, se buscó seguramente adaptar su significado sobre una imagen que lo acercara más a la faz militar, y a las virtudes que deben adornar a un Oficial, sin lugar a dudas.

### CUARTA PARTE – LAS VARIACIONES

Hemos detallado entonces los orígenes, los modelos, y el significado, del emblema del Colegio Militar de la Nación.

A modo descriptivo y para ir finalizando, me permitiré plasmar en este documento, las diferentes variaciones encontradas a lo largo de los años, que reflejan, estilos, modas, épocas y hasta versiones originales alejadas de toda reglamentación, existentes en el propio ámbito del colegio.

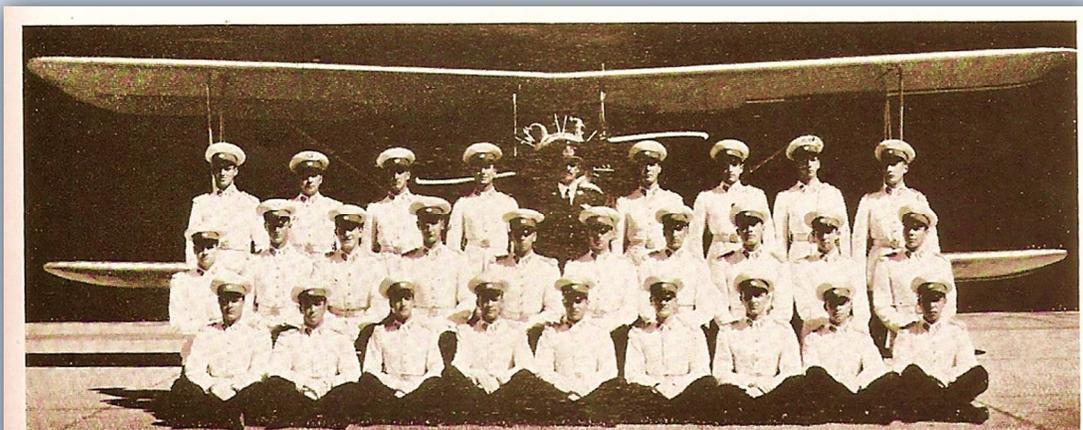
	
<p><b>TORRE INGENIEROS y TORRE CMN</b></p>	<p><b>TORRE LAUREADA ANTIGUA y ACTUAL</b></p>
	
<p><b>TORRE LAUREADA 1876</b></p>	<p><b>TORRE LAUREADA 1878</b></p>
	
<p><b>TORRE LAUREADA 1894</b></p>	<p><b>TORRE LAUREADA 1896</b></p>
	
<p><b>TORRE LAUREADA 1900</b></p>	<p><b>TORRE LAUREADA 1904</b></p>

	
<b>TORRE LAUREADA 1920</b>	<b>TORRE LAUREADA 1930</b>
	
<b>TORRE LAUREADA COLOR PLOMO 1930 (uso interno)</b>	<b>TORRE LAUREADA 1932</b>
	
<b>TORRE LAUREADA 1960</b>	<b>TORRE LAUREADA 1965</b>
	
<b>TORRE LAUREADA 1980</b>	<b>TORRE LAUREADA 1990</b>
	
<b>TORRE LAUREADA 2000</b>	<b>TORRE CON PALMA DE LAUREL Y HOJAS DE ROBLE</b>

### QUINTA PARTE – UN CURIOSO DISTINTIVO

El 27 de agosto de 1935 comienza a funcionar en el Colegio Militar de la Nación, la “Sección de Aviación”, integrada por Cadetes de IIIer y IVto año que reunían las condiciones para ser instruidos como Aviadores de Ejército.

El 26 de marzo de 1937 y por ODCMN Nro. 66 se crea oficialmente la "Sección Aeronáutica", a la cual ingresan 122 Cadetes, y que se transformaría en el gen de la futura Escuela de Aviación Militar, al crearse años más tarde la Fuerza Aérea Argentina.



Nómina del personal de alumnos del I Curso de Aviadores Militares (Cadetes)

Cabo: Alberto Moreno; Cadetes: Carlos Abreu, Primitivo Armesto, Mario Baraldo Victorica, Ernesto Barto, Alberto Castro Martínez, Walter Cora Jansen, Julio Dozo, Carlos Galina, Marcos Gherra Lanza, Jorge Iavicoli, Jorge Jaureguiberry, Carlos Jansana, Augusto Lavalle Cobo, Alfredo Leitón, Ricardo Milán, Marcos Moring, David Olmos, Ernesto Oliva Latino, Luis Pérez Gabilondo, Atilio Rapetti, Horacio Rodríguez, Juan Manuel Rodríguez, Máximo Romano, Jorge Siri, Carlos Sister, Alberto Sola Claret, Raúl Teppa, Arnoldo Tesselhoff y Alfonso Zumel.

Esos Cadetes, aparte de recibir una instrucción particular tanto en el Instituto como en el Regimiento Aéreo Nro. 1 (actual Base Aérea Militar "EL PALOMAR"), poseían un equipo diferente al resto del Cuerpo de Cadetes, debido a la particular educación que recibían.

A los efectos de este estudio, me pareció interesante y curioso, mostrar a los lectores de Aerohistoria, cómo se plasmaba en el distintivo del CMN, la especialización particular que en su etapa de formación, identificaba a los Cadetes de Aviación.

	
<p>TORRE LAUREADA CUERPO DE CADETES</p>	<p>TORRE LAUREADA SECCIÓN DE AVIACIÓN</p>
	
<p>TORRE LAUREADA SECCIÓN DE AVIACIÓN 1937</p>	<p>TORRE LAUREADA SECCIÓN DE AVIACIÓN 1943</p>



*Salacot o casco de corcho con insignia de la Sección de Aviación*

### **CONCLUSIONES – EPÍLOGO**

Como hemos podido apreciar, el emblema del CMN refleja las dotes educativas y personales que adornan al Instituto y a quienes en él se forman, y no sólo la faz militar con la que se ha pretendido reducir su vasto significado heráldico.

A poco de cumplir 150 años, he creído necesario rescatar y resaltar su valor y significado, para que a partir de este momento se pueda compartir este conocimiento para orgullo y difusión entre sus integrantes.

**Coronel Alfredo Massarelli Vacca**  
Agregado Militar de Argentina en Chile

## EMMA CATALINA ENCINAS AGUAYO, LA PRIMERA A 90 AÑOS DE SU VUELO Y OBTENCIÓN DE SU LICENCIA

Emma Catalina Encinas Aguayo fue la primera mujer mexicana en recibir la licencia de Piloto Aviador otorgada por el entonces Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el día 4 de diciembre de 1932, tras realizar su primer vuelo solo unos días antes, el 20 de noviembre.

Nació en el poblado de Mineral de Dolores, municipio de Madera, Chihuahua, el 24 de octubre de 1909. Siendo aún una niña, su familia se trasladó a vivir a la ciudad de El Paso, huyendo del movimiento armado que represento la Revolución Mexicana, años más tarde se mudaron a Los Ángeles, California, de ahí que Emma aprendiera hablar inglés con gran fluidez.

Su primer contacto con la aviación tuvo lugar en el año de 1929, cuando asistió como espectadora a la primera carrera aérea "*The Women's Air Derby*" organizada en el campo aéreo de Santa Mónica, California, donde tuvo la oportunidad de conocer a diversas jóvenes aviadoras, entre ellas a Gladys O'Donnell, Mary Haizlip, Mary von Mach, Edith Magalis Foltz y Amelia Earhart, entre otras quedando prendida de la aviación.



El mismo año de 1929, regresó a Chihuahua al seno familiar. En ese tiempo, el Coronel Roberto Fierro Villalobos, uno de los grandes aviadores de la Fuerza Aérea Mexicana, se encontraba asignado al campo aéreo militar en la ciudad y estableció una escuela de vuelo, para estudiantes civiles en el campo local que dirigirán su hermano Carlos Fierro y el piloto Adán Gálvez Pérez.

Un guiño de suerte le sonrió a Emma Catalina, pues una amiga de ella, de nombre Aurora era novia de Carlos Fierro, y en una visita que le hizo al campo aéreo le pidió a Emma que la acompañara. Una vez en el campo aéreo, los pilotos le preguntaron si había volado alguna vez en avión y ella contestó que no; en ese momento la joven fue invitada a bordar un biplano Spartan, bautizado con el nombre como ella contestó que no, fue de inmediato invitada a realizar un vuelo que sería su bautismo en el aire. El avión en cuestión fue el de la escuela, un biplano Spartan bautizado con el nombre de "*Tormenta*" y al mando estaba el piloto Fernando Hernández, instructor de la escuela.

Este pequeño vuelo de minutos, simplemente logro que Emma Catalina quedará completamente enamorada de la aviación; al regresar a su casa, indico a sus padres lo que sentía y que su deseo sería el aprender a volar. Su padre no tuvo el menor empacho en afirmarle que estaba loca y que debería de dejar en soñar tonterías, mientras su madre, con las reservas que ameritaba el caso, decidió apoyarla.

De esta forma, aquella joven delgada y menuda había ya afirmado su carácter. Quería aprender a volar y volaría.

El curso de piloto aviador completo, que se ofrecía era un poco caro, simplemente la hora de vuelo resultaba muy cara, simplemente costaba 50.00 pesos, esto exigía de una pequeña fortuna. Su madre siempre la apoyo en alcanzar sus sueños, por lo que utilizó sus ahorros; Emma se inscribió en la escuela y comenzó las prácticas en el mismo biplano Spartan donde voló por primera vez solo unos días antes. El piloto aviador Ricardo González Figueroa fue su instructor de vuelo.

El curso práctico elemental comprendía, por este orden, vuelos rectos y nivelados para “sentir” el avión; realización de “ochos”; efectuar “latigazos” o picadas y finalmente realizar despegues y aterrizajes. La teoría consistía en nociones elementales de aerodinámica, motores y vuelo por contacto.

La joven aspirante a piloto compartía sus clases con otros alumnos, uno de ellos era Leo López Talamantes, quien se convertiría al paso de los años en un gran precursor de la aviación rural en Chihuahua. Todos ellos fueron educados y amables y la mayor broma que se atrevieron a hacerle fue decirle que para volar no necesitaba avión, ya que bastaba con el viento.

Emma Catalina ya estaba lista para realizar su primer vuelo “solo”, sin embargo, en ese momento el coronel Fierro recibió la orden de trasladarse a Monterrey, y con ello se llevó literalmente su escuela, con todo y avión por lo que Emma ya no pudo seguir volando.

La salud de su madre se vio deteriorada y el médico de la familia recomendó que se trasladara a la Ciudad de México para recibir una mejor atención médica, siendo acompañada por Emma, trasladando de esta forma su residencia a la capital de país. Ya estando en la gran ciudad renació en ella la esperanza de retomar su sueño de volar.

Sin embargo, no había una gran opción para continuar con sus estudios y prácticas de vuelo, solo se podía estudiar para piloto en la Escuela Militar de Aviación o bien en un par de escuelas de vuelo privadas. Emma toma la opción de estudiar en la escuela de vuelo de Mario Castelar, comenzó a tomar sus clases con gran entusiasmo, pero como el cap. Castelar no la “soltaba” al paso de los días, ella le reclamó y este, quién tenía unas ideas muy particulares sobre el hecho de que una mujer volará, decidió que hasta ahí habían llegado.

Pero la suerte le volvió a sonreír a Emma Catalina, pues un par de meses después de su llegada a la capital se encontró con el coronel Roberto Fierro, quien acababa de ser designado como comandante del Primer Regimiento Aéreo en Balbuena. Fierro la recomendó con el General Leobardo C. Ruiz, director de la Aeronáutica Militar.

El entusiasmo de Emma fue primordial para convencer a todos en continuar en el campo de Balbuena su interrumpido entrenamiento. Tras una rápida identificación con el piloto instructor Teniente Figueroa y su avión Spartan C3, bautizado como “Tormenta”, Emma se encontraba lista para realizar su tan ansiado “solo”.



*El Coronel Roberto Fierro con Emma catalina Encinas, junto al avión "tormenta" en los Llanos de Balbuena, el 20 de noviembre de 1932.*

El día 20 de noviembre de 1932, el aeródromo de Balbuena se encontraba en calma, pues a temprana hora se celebraba el desfile conmemorativo a la Revolución Mexicana en el Zócalo, sin embargo, se empezó a correr la voz por todo el campo aéreo de que ese día una mujer que volaría sola por primera vez, por lo que se congrego mucha gente para presenciar el vuelo.

Emma se puso muy nerviosa, pero convino en que esa mañana haría su primer "solo". Vestida con pantalón y botas altas tipo militar, una chamarra de cuero rojo, "goggles", una bufanda blanca con el escudo de aviación bordado, como se presentaba diario en el campo, estaba lista para realizar lo que sería un vuelo memorable. A media mañana, el Coronel Fierro instó a Emma a subir al avión Spartan y le dijo: "*Emita, ahora me vas a volar tú a mi*", y se subió en el lugar del instructor. Le dio las señales para iniciar el vuelo; posteriormente el volar recto y nivelado y más tarde hacer varios ochos; después hacer varios aterrizajes, primero contra el viento, luego con viento en cola y finalmente con viento cruzado. Tras hacer el tercer aterrizaje, Fierro la mandó rodar hasta el hangar, se bajó y con toda naturalidad, le dijo que ahora lo haría sola.

El instructor le guiño el ojo, dándole ánimos. Por su parte, Emma Catalina Encinas Aguayo despegó, tomó altura y niveló. Sólo entonces cobró conciencia de que estaba sola pues no había cabeza delante de ella. Al hacer un viraje vio abajo los hangares y a gran cantidad de gente.

Poco a poco y ya muy tranquilamente, inició los procedimientos para aterrizar. Después de tres toques y despegues, condujo el avión hasta el hangar y una vez que detuvo el avión fue materialmente bajada de la cabina por mecánicos y pilotos presentes en el campo aéreo, mientras que un numeroso grupo de entusiastas la llevaron en hombros hasta el Zócalo en donde acababa de terminar el desfile de la Revolución.

Quince días después, el 4 de diciembre, presentó el examen oficial ante las autoridades del Departamento de Aeronáutica Civil en el mismo campo aéreo de Balbuena para que le otorgaran la licencia de piloto. En condiciones normales examinaba un solo sinodal y el examen consistía en una breve rutina, pero ahora se trataba de la primera mujer y los sinodales querían tener la seguridad de que no se iban a equivocar, razón por la cual fueron cinco en esta ocasión y las pruebas mucho más severas que las normales. Pero Emma cumplió con creces todas las pruebas, pues estaba muy bien preparada.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a través del Departamento de Aeronáutica Civil entregó a la flamante nueva piloto, la licencia de Piloto de Turismo número 54.



**Título de expedición de la Licencia de Turismo de Piloto aviador para Emma Catalina Aguayo.**

Tras obtener su licencia, la ahora piloto aviador Emma Catalina Encinas continuó volando en el campo de Balbuena a bordo del Spartan. cobijada por los pilotos militares, a quienes, a su vez, daba clases privadas de inglés y los apoyaba con traducciones de documentos, cartas y manuales de vuelos.

Así fue que en la Fuerza Aérea Mexicana, es donde obtuvo una oportunidad de trabajo, dando clases de inglés a los pilotos de la FAM, que eran enviados a Estados Unidos a hacer cursos de actualización y de familiarización para los nuevos aviones adquiridos.

Igualmente tradujo un curso de vuelo ciego (Así se le llamaba entonces el vuelo IFR) y otro de navegación aérea. De esta forma en la Fuerza Aérea Mexicana nació la carrera de traductora e interprete.

De esta forma, Emma Catalina no solo pudo continuar pagando sus horas de vuelo, también logro apoyar la complicada situación económica que se vivía en su casa, pues su Madre, se había terminado sus ahorros y su salud estaba delicada.

En un vuelo de prácticas con un estudiante de la EMA, el avión Spartan se rompió en un aterrizaje muy fuerte, por tal motivo Emma continuó realizando sus vuelos en un biplano Corsario-Azcárate, de la F.A.M.



*Vought 02U-2M, denominado "Corsario-Azcárate" en Balbuena, 1932. Fuente Archivo General de la Nación*

La pasión por volar de Emma se entrelazo con diversas personalidades de la aviación, tanto nacional como internacional, pues llegó a tener contacto incluso con la aviadora norteamericana Amelia Earhart.

El amor se cruzó en su vida y Emma Catalina Encinas contrajo matrimonio con el Doctor Gutiérrez Suárez y se fue a vivir a Tehuantepec, Oaxaca., lugar donde era prácticamente imposible el continuar con una carrera como piloto aviador. Aquí es importante el indicar, que el ejercer una carrera como piloto aviador en los años treinta, era ya de por sí muy complicado como hombre, como mujer era prácticamente imposible, de se entiende por qué la aviadora Encinas Aguayo trunció una carrera aeronáutica para dar paso a una vida de esposa y madre ejemplar. Aunque mantuvo su profesión de traductora-interprete, que ejerció por muchos años.



*Emma Catalina Encinas Aguayo, regreso a la aviación en 1942, trabajando en Relaciones Públicas de American Airlines*

Al regresar a la ciudad de México, por su perfecto uso del inglés, ingresa en septiembre de 1942, a la aerolínea American Airlines, donde trabaja en su departamento de Relaciones Públicas. Se convierte en una gran activista en los derechos de la mujer en nuestro país, posteriormente integro a su vida personal nuevos proyectos laborales, entre ellos, fue la traductora oficial de la Presidencia, durante el gobierno del Lic. Luis Echeverría Álvarez.

Falleció el 15 de noviembre de 1990 en el Puerto de Veracruz; en el año de 1992, fue develado un busto en su honor en la Galería de Personajes Ilustres de la Aviación Mexicana, en el AICM, siendo la única mujer que cuenta con tal distinción.

Hoy, en este año de 2022, recordamos a Emma Catalina Encinas Aguayo, a los noventa años del vuelo de su hazaña; cuando la mujer, especialmente la mexicana, ha alcanzado un importante lugar dentro de la industria aeronáutica nacional, no solo como piloto aviador en las principales aerolíneas, en la aviación general y en la aviación militar, si no también, en áreas tan importantes como son la de Ingeniería Aeronáutica, Control de Tránsito Aéreo, Sobrecargo de Aviación, Oficial en Operaciones Aéreas, Meteorología, entre otras.

En pleno siglo XXI, ante este enorme avance en la igualdad de género que vive la sociedad mexicana, es difícil imaginar las vicisitudes que Emma Catalina Encinas Aguayo tuvo que enfrentar para llegar a obtener el sueño de volar. Sin embargo y aunque ese no fuera su propósito original, esa mujer delgada y frágil, escribió su nombre en las páginas de honor de nuestra historia aeronáutica.

### **Víctor Hugo Gutiérrez González**

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

#### **Fuentes Documentales:**

RUIZ ROMERO, Manuel. Grandes vuelos, México 1984.

RUIZ ROMERO, Manuel. Diccionario Biográfico Aeronáutico de México. México, 1999.

TRAUB GAINSBORG, Norberto. Rosas aladas de Iberoamérica. "Una síntesis de las primeras mujeres aviadoras".

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Edición electrónica. 2021

VILLELA GOMEZ, José. Breve Historia de la aviación en México. México, 1971.

Revista Hélice, Varios números, México.

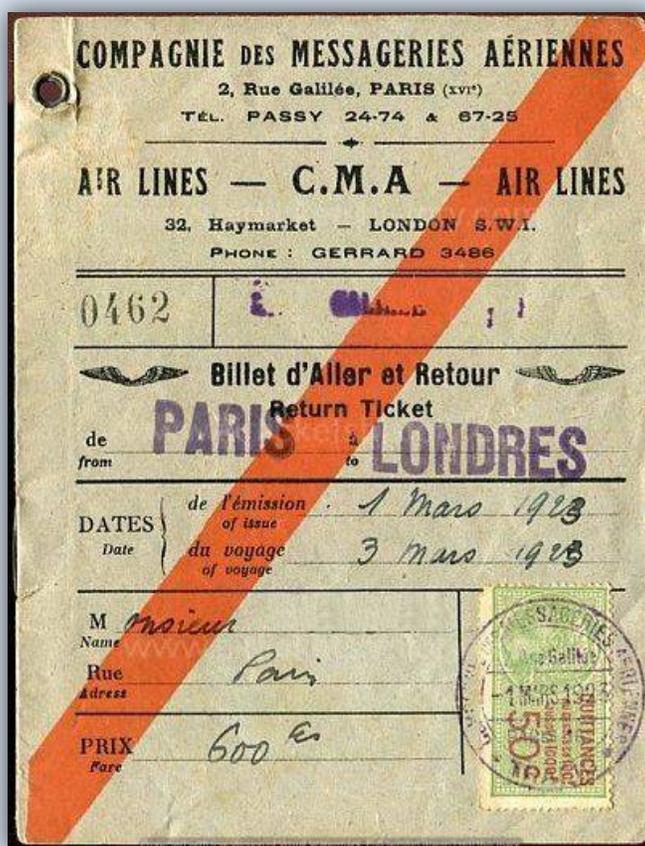
Hemeroteca Nacional, Fondo Reservado, UNAM, México.

Hemeroteca "Lerdo de Tejada", Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.

## A 100 AÑOS DE LOS INICIOS DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

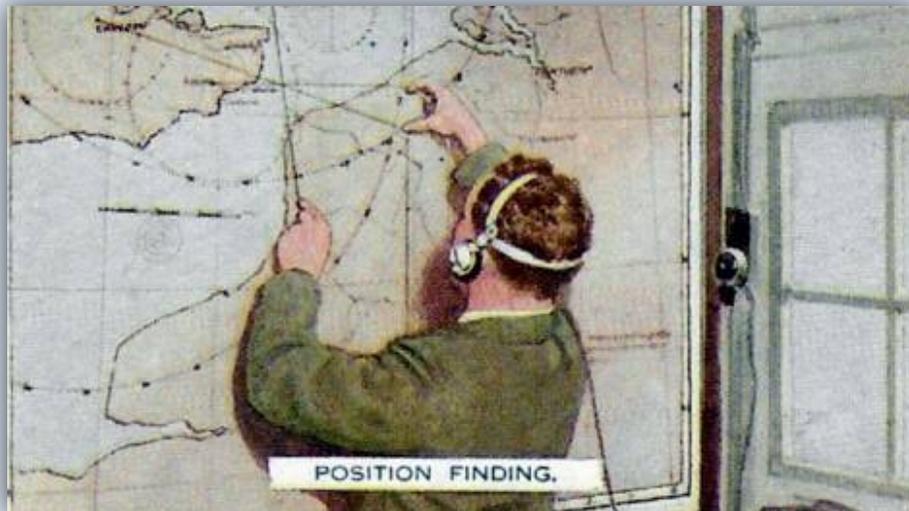
Durante 1920 comenzaron los primeros servicios aerocomerciales entre París y Londres. La regularidad debía ser la clave del negocio a fin de ganarle al ferrocarril y a los servicios marítimos, para lo cual, la aviación debía conquistar y la niebla la noche con la técnica del vuelo a ciegas.

En estas circunstancias no tardaría mucho en que ocurriera una tragedia que hizo temblar la incipiente actividad aerocomercial. El 7 de abril de 1922 se produjo la primera colisión aérea entre un Farman Goliath de la Compagnie des Messageries Aériennes y un de Havilland DH.34 de la británica Daimler Airway sobre la Picardie, Francia, a un centenar de kilómetros al norte de París, cobrando las siete vidas que tripulaban ambos aviones.



<https://www.airticketshistory.com>

Frente a lo ocurrido, la autoridad aeronáutica británica tomó una serie de medidas que dio a conocer por medio de uno de los primeros NOTAMs conocidos, imponiendo la obligación a todos los aviones con diez o más asientos, de contar con un aparato de radiotelegrafía cuyo operador debía manipular por treinta segundos para que la señal fuese captado por estaciones radio goniométricas (Direction Finder) que transmitían las demarcaciones obtenidas en Croydon, el aeropuerto de Londres que ya contaba con una Torre de Control, la primera a nivel mundial, donde eran ploteadas en un mapa especial, pudiendo entonces determinar la posición de cada avión.



<https://atchistory.wordpress.com/>

Los especialistas encargados de tales funciones, fueron denominados Civil Aviation Traffic Officers (C.A.T.O's) y posteriormente Air Traffic Controllers.



*Farman Goliath y De Havilland DH.34 posados en el aeropuerto de Croydon*

En los EE.UU. el comienzo fue más tardío. Hacia 1929, el aeropuerto Lambert Field de Saint Louis, Missouri, contrató al mecánico Archie League para que ordenara el creciente tráfico aéreo que operaba en ese aeropuerto. El sistema ideado por League, consistió en una modesta carretilla en la que transportaba un par de banderas con las que autorizaba los despegues, un cataviento, una silla y un quitasol con la que se instalaba en el umbral de la pista que seleccionaba de acuerdo al viento imperante. Archie League, considerado el primer controlador de los Estados Unidos de Norteamérica, llamaba a su carretilla la "Torre Móvil".



*El “Flag Waver” Archie League*

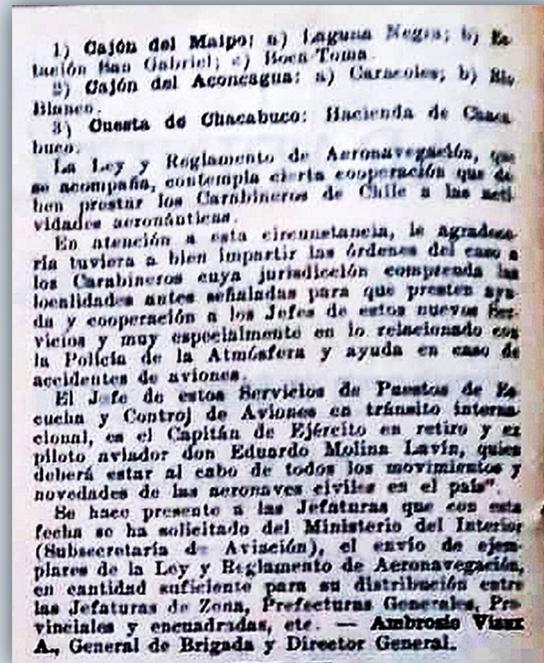
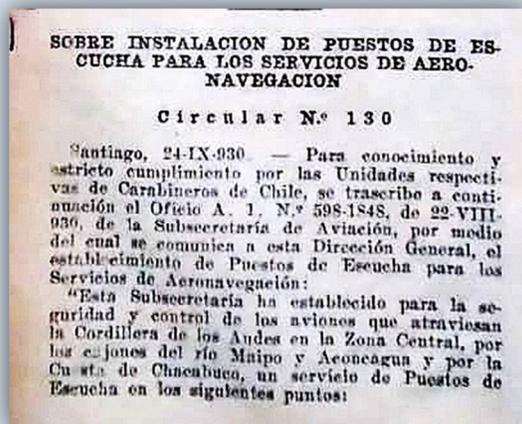
Los procedimientos de Archie League rápidamente se propagaron a otros aeropuertos surgiendo lo que se dio en llamar el “Flag Waver”, hasta la puesta en servicio de la primera torre de control equipada con radiofonía en el aeropuerto de Cleveland.

A lo anterior se suma el hecho que a comienzos de la década de 1930 entró en escena una nueva generación de transportes aerocomerciales como el Boeing 247 en 1933, el Lockheed Electra y el Douglas DC-2 en 1934 y el DC-3 al año siguiente, debidamente equipados para el vuelo por instrumentos. Ante esta nueva realidad las principales aerolíneas norteamericanas acordaron la creación de tres estaciones de control de tránsito aéreo en ruta en Cleveland, Newark y Chicago, las que a partir de 1936 fueron transferidas al “Federal Bureau of Air Commerce”.

En Chile, en tanto, el 13 de junio de 1930 el piloto francés Henry Guillaumet despegó de Santiago con destino a Buenos Aires, en el Potez-25 F-AJDZ de la Compagnie Générale Aéropostale pese al fuerte temporal que azotaba Chile central con fuertes vientos y marejadas en la costa, lluvias torrenciales en el interior y grandes nevazones en la cordillera. El vuelo nunca llegó a su destino. Atrapado por la tormenta, Guillaumet logró hacer un accidentado aterrizaje en la laguna Diamante, deambular varios días por las montañas y alcanzar la casa de un arriero argentino, en una gesta épica sin parangones en la aviación americana.

Ante la conmoción causada por el accidente de Guillaumet, el Comandante de Grupo Arturo Merino Benítez, por entonces a cargo de la recién creada Subsecretaría de Aviación, dispuso la creación del Servicio de Puestos de Escucha y Control de Aviones equipados con localizadores acústicos, para *“la seguridad y control de los aviones que atraviesen la Cordillera de los Andes en la Zona Central”*, el que

estaría a cargo del capitán en retiro Eduardo Molina Lavín “quien deberá estar al cabo de todos los movimientos y novedades de las aeronaves civiles en el país”, para lo cual en otra disposición le ordenó a los jefes de aeródromos la obligación de informar por un telegrama el despegue, la identificación de la aeronave y el destino al capitán Molina.



Desgraciadamente tan notable iniciativa se malogró por las circunstancias que afectaron gravemente la estabilidad política del país y que golpearon con particular dureza al mando de la naciente Fuerza Aérea, provocando la salida de ella del ya Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez.

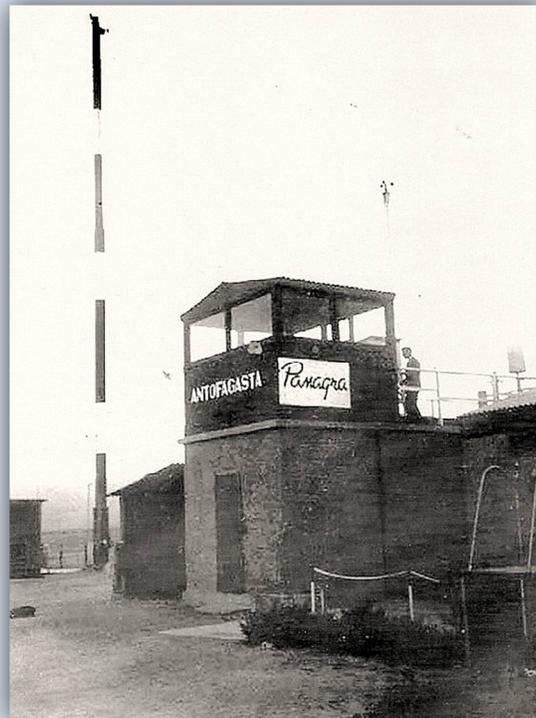
Durante la 2ª Guerra Mundial algunos jóvenes chilenos postularon a los cursos ofrecidos por la Civil Aviation Administration, CAA, en el marco del Inter American Training Program, IATP, destinado a preparar y capacitar personal civil y militar en diferentes áreas de la actividad aeronáutica.

Fue así que, tras un proceso de admisión, llevado a cabo en Santiago a comienzos de 1943, partió el primer grupo de estudiantes compuesto por Jorge Pérez, Guillermo Galleguillos, Jorge Arcena, Mario Vergara y Ladislao Labra; seguidos por Carlos Chávez, alumno del cuarto y último curso en abril de 1945, para regresar habilitados como “Control Tower Operator” y “Airways Technicians”.

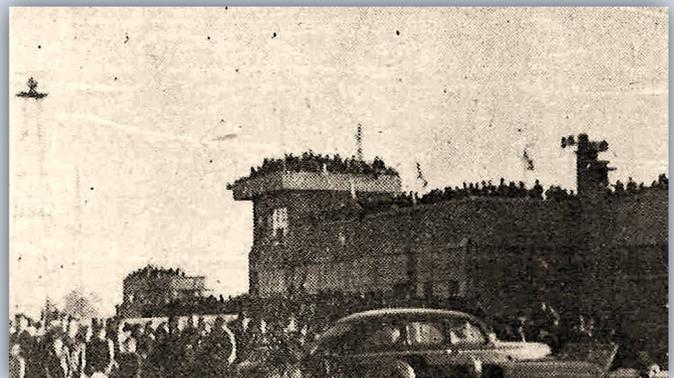
Del primer grupo, Pérez y Galleguillos, fueron contratados como observadores meteorológicos por la Dirección de Aeronáutica, antes de ser reclutados por LAN a fines de 1945, para cubrir sus necesidades ante la próxima extensión de sus servicios a Balmaceda y Punta Arenas. Arcena se fue a Venezuela donde se desempeñaría como instructor de control de tránsito aéreo por algún tiempo antes de regresar a Chile; en tanto que Labra y Vergara regresarían a sus antiguas ocupaciones en Santiago.

Del segundo grupo, Carlos Chávez fue contratado por LAN para que junto a otros despachadores de vuelo preparados por la propia empresa, organizara el servicio de Control Vuelo que la aerolínea instauró en Los Cerrillos.

Es interesante consignar que por entonces solo existía una torre de control en Cerro Moreno, Antofagasta, construida y operada por Panagra para la atención de sus aviones y que en Los Cerrillos LAN aún mantenía a sus Flag Waver. Pero también es importante recalcar que el 25 de abril de 1947 fue publicado el Decreto Supremo 509 bis, que aprobó y ordenó su cumplimiento como Ley de la República del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado por Chile en la Convención de Chicago en fines de 1944.



*Cerro Moreno, circa 1940*



*El Flag Waver de LAN en Los Cerrillos circa 1936 y aspecto del aeropuerto sin torre de control en 1948*

A continuación, el Decreto el D 3 N°507 de fecha 23 de agosto de 1949, firmado por el presidente Gabriel González Videla dispuso que:

*“Visto lo acordado en la Convención de Aviación Civil Internacional, suscrita en Chicago el año 1944, las Normas y Métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su Anexo I. “Licencias al Personal”, y siendo nuestro país signatario de dichas Convenciones, lo dictaminado por la Auditoría General de Aviación en su Oficio N°105 de 5. VIII. 949; lo propuesto por la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en su oficio N°192 de 3. V. 949 y lo manifestado por la Junta de Aeronáutica Civil en oficio N°802 del 8 de Julio del año en curso,*

*Decreto.*

- 1. Sesenta días después de la publicación del presente Decreto en el Diario Oficial entraran en vigencia las Normas y Métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en lo que respecta a licencias al personal aeronáutico, figurando entre ellas la de “Encargado del control de tránsito aéreo”*

A partir de este marco normativo, el control de tránsito aéreo dio sus primeros pasos en nuestro país. El capitán Leopoldo Tacchi Cavagnaro, recibió la responsabilidad de organizar el primer curso de Control de Tránsito Aéreo en modalidad *“on the job training”*, a resultas de lo cual Jorge Aracena y Sergio Carvajal fueron enviados al Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil CIAAC de la OACI en México, para la formación de los CTAs latinoamericanos y luego a Oklahoma City, a la escuela de la CAA.



***El avión DC-6 presidencial norteamericano “Independence”, en Los Cerrillos el 12 de abril de 1950 enviado por el presidente Harry S. Truman para llevar al mandatario chileno Gabriel González Videla a los EE.UU. De fondo se puede apreciar la recién instalada torre de control y el faro de aeródromo.***

A su regreso, Aracena, recién nombrado jefe ATS de Los Cerrillos, encabezaría un proceso de instrucción OJT, que coincidió con la puesta en servicio de la torre de control en Los Cerrillos. En ella los alumnos Juan Padilla, Cyril Smith, James Robinson, Santiago Webb, Luis Aldunate y la ex piloto de la Air Transport Auxiliary durante la IIª Guerra Mundial, Margot Duhalde Sotomayor.



*James Robinson Lic. N°1*



*Juan Padilla Lic. N°3*

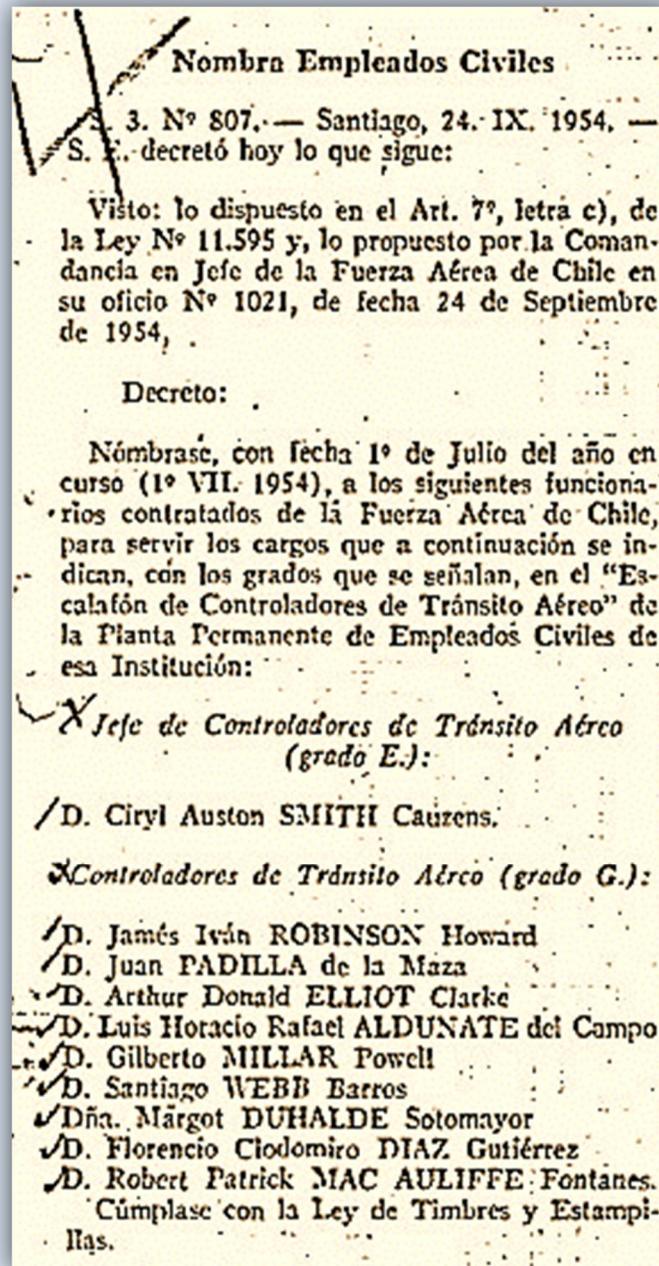


*Luis Aldunate Lic. N°4*



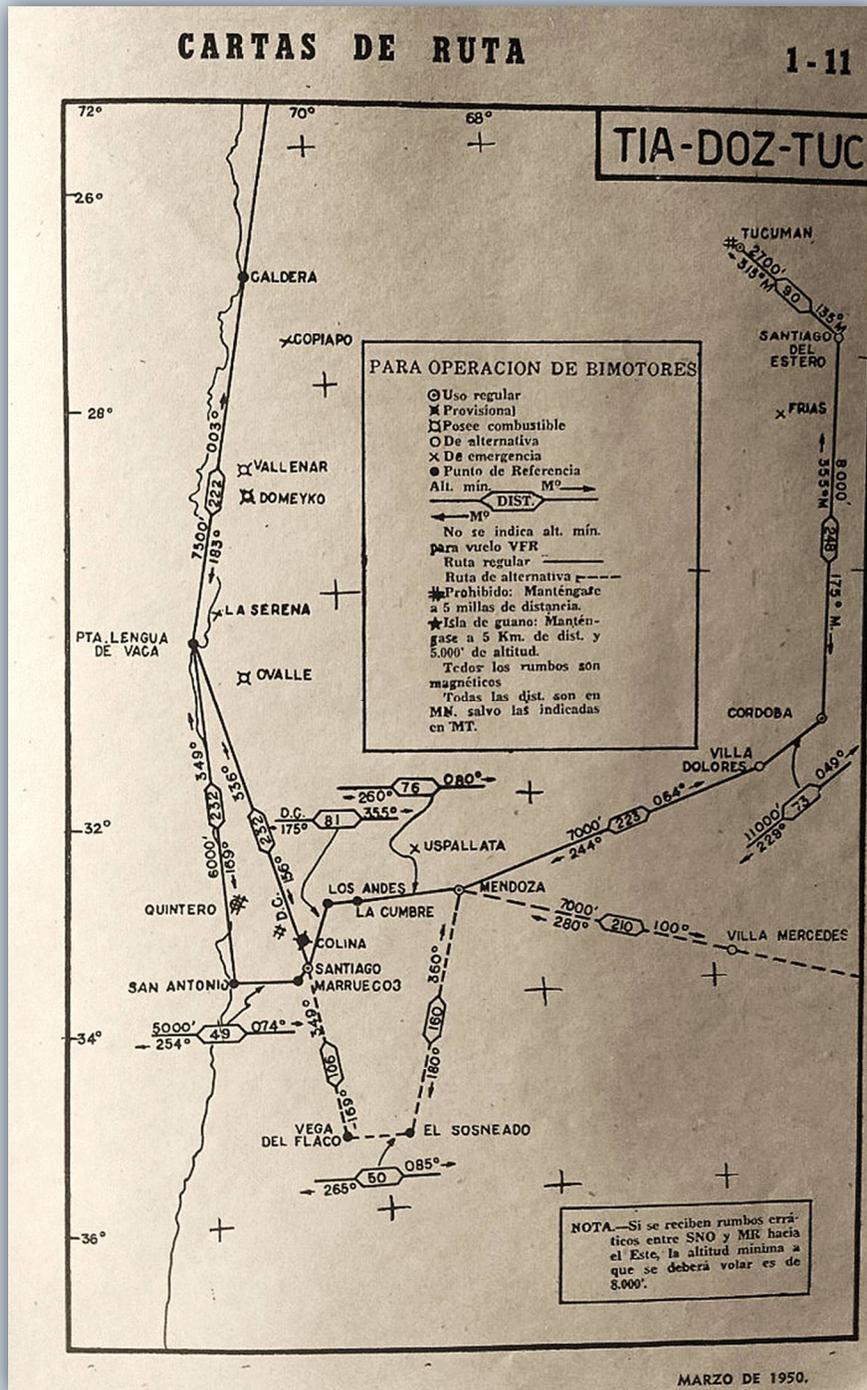
*Margot Duhalde Lic. N°7*

El 01 de julio 1954, Cyril Smith, a través de una Resolución Aeronáutica, encabezaría el Primer Escalafón de Controladores de Tránsito Aéreo en la planta permanente de empleados civiles de la FACH y a fin de año llegarían las primeras destinaciones a Los Cerrillos y Antofagasta.



Promediando 1956, los controladores de los Aeródromos de Los Cerrillos y Cerro Moreno (Antofagasta) comenzaron a aplicar procedimientos de transferencia de control, como si en realidad se tratara de dos centros de control adyacentes. Pronto se habilitaría una sala inmediatamente bajo la torre de control del aeropuerto Santiaguino y quedarían separados el Control de Aeródromo y Aproximación de Área.

El primer Centro de Control creado en Chile, fue el de Antofagasta a mediados de 1955, con una jurisdicción de 25 NM y una sola aerovía hacia el sur, cuyo punto de notificación fue conocido el NDB Lengua de Vaca.



Primera carta de aerovías publicada en la AIP

El CTA Santiago Webb, dio inicio al gran advenimiento de los CTA, siendo su principal impulsor y organizador de los primeros cursos regulares y formales en Chile, proceso que culminaría con la creación de la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA), de la que han egresado 56 cursos y un número

superior a los 700 Controladores de Tránsito Aéreo, cuya formación está a cargo de un equipo docente encabezado por la CTA Fabiola García Sánchez.



*Santiago Web y Luis Aldunate en el simulador de control de área en la escuela de la CAA en Oklahoma, durante un curso en los EE.UU.*

El primer curso que ingresó en 1957, disfrutó de la docencia y materializó su instrucción práctica en un simulador conocido como “simulador de palo”. De este primer curso egresarían 12 CTA, entre los cuales podemos destacar a Reinieri Merino, José Lino Vargas, Walterio Larini, Patricio Borlone, entre otros.



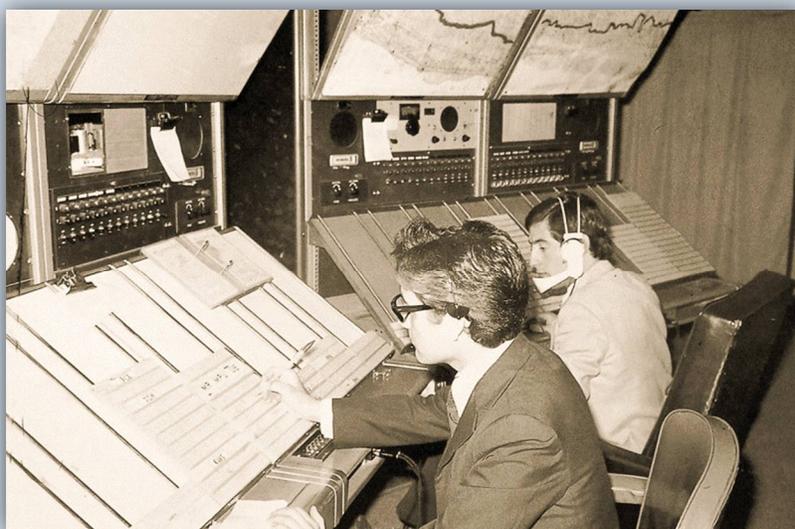
*Walterio Larini en el Centro de Control de Santiago, Los Cerrillos, circa 1959*

A las 06:04 horas del sábado 21 de mayo de 1960, Chile sufrió el mayor terremoto de la historia y un gran tsunami, con epicentro en Valdivia lo que originó el mayor puente aéreo registrado hasta entonces en los anales de la aviación mundial, superado sólo por el Puente aéreo de Berlín en 1948, con operaciones centradas en Cerrillos, Concepción y Puerto Montt. Tras una semana el puente aéreo había adquirido una dimensión internacional impensada hasta entonces, por la cantidad y el tamaño de los aviones enviados por los países participantes. El servicio de Control de Tránsito Aéreo, cuyos integrantes en esa fecha no llegaban a los 30, repartidos en Antofagasta y Cerrillos, debió absorber el súbito incremento de las operaciones aéreas sin que se registrara ningún accidente.



***Manuel Marín C. en la torre de control de Los Cerrillos, 1960***

El día 9 de febrero de 1967, el nuevo aeropuerto de Santiago, Pudahuel, dio inicio a sus actividades con el CTA Eduardo Correa en la torre de control, quien recibiría el tráfico aéreo transferido desde el antiguo Centro de Control en Los Cerrillos al nuevo y moderno centro de control, por el ATC Rainieri Merino.



***Los controladores Sergio Mella y Miguel Lobos en el nuevo Centro de Control ubicado en el aeropuerto Pudahuel, más tarde denominado Aeropuerto Arturo Merino Benítez***

Hacia fines de 1966, fueron oficialmente establecidos los Centros de Control de Área (ACC) para cada una de las Regiones de Información de Vuelo (FIR), de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, previamente establecidas en 1951.

La década de los años 70, fue testigo de los profundos cambios y modernizaciones del servicio. Promediando 1973, se pudo apreciar la primera antena radar, ubicada en Cerro Colorado, Santiago. Fue entonces que Michael Fontaine, José Manuel Sánchez, entre otros, sentados frente a la pantalla, dieron las primeras instrucciones a los pilotos. Tras el primitivo radar primario de Cerro Colorado, muy pronto, vendría uno adosado a un secundario en 1980, y se instalaría otro de largo alcance en Punta Arenas.

Mucho más que una herramienta tecnológica, el uso del radar implicó una cuestión de responsabilidades. Mientras que para el control por procedimientos manuales los controladores se basan en los reportes de posición transmitidos por los pilotos, para mantener convenientemente separadas a las aeronaves en vuelo, cuando emplean el radar asumen toda la responsabilidad al conocer la posición exacta de cada una, debiendo además, cuidar que la altura a la que se desplazan los aviones, esté libre de obstáculos.



*Los CTA Alberto Fernández y Fernando Ode operando el radar en Cerro Colorado, 1978*

Durante los años 1980 y 90 se continuó con la capacitación y perfeccionamiento de los controladores con la realización de cursos Europa y Brasil ya que se encontraba en plena ejecución el proyecto de radarización de la totalidad del espacio aéreo nacional.

Entre otros adelantos tecnológicos llevados a cabo por la DGAC en el área profesional durante la década se pueden mencionar:

- la instalación y operación en el aeropuerto Arturo Merino Benítez del primer ILS CAT III en Latinoamérica,

- la incorporación de los conceptos CNS/ATM (Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management),
- el diseño y empleo de rutas R/NAV y
- la implementación de procedimientos de aproximación satelitales, siendo el aeródromo de La Serena el primero en recibir su implementación, con los que el servicio se puso en la vanguardia mundial en el empleo de estas modernas tecnologías.

Al mismo tiempo, una comisión integrada por los CTAs Hernán Gómez, Alfonso de la Vega, Héctor Ibarra, Luciano Díaz, Jaime Altamirano y Fernando Ortiz trabajó durante 2 años para cimentar las bases de la creación del Colegio Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo A.G., el 23 de junio de 1994, cuya primera directiva fue encabezada por el CTA Miguel Lobos. Dentro de su incansable labor y visión, a esta directiva le correspondió asociarse a la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo, IFATCA por sus siglas en inglés y organizar la 38ª conferencia anual de IFATCA en Santiago entre el 15 y 19 de marzo 1999, que contó con la asistencia de más de 600 delegados extranjeros, siendo presidido en la actualidad por actual presidente es Jorge Caro Gálvez.

A esta organización gremial se suma el Circulo de Controladores en Retiro (CICTAR), que preside por Jaime Altamirano.



El ingreso al S XXI trajo consigo nuevos desafíos, como la modernización de la gestión y certificación de los procesos con las normas ISO, un programa de reubicación de radares para mejorar la cobertura a baja altura, la incorporación de nuevos sistemas de aproximación por instrumentos y por sistemas satelitales y la creación del Centro de Control Oceánico, para la atención del creciente tráfico aéreo en el Pacífico Sur/Austral, un sistema para el intercambio de datos de vuelo entre el piloto y el controlador (CPDLC) y el desarrollo del sistema de visualización Vitro por una empresa nacional, en el que le cupo una especial participación al ATC José Carrasco Weber, que integra la información radar y el sistema satelital para la vigilancia y visualización del tráfico aéreo oceánico (ADS) permitiendo la vigilancia y el

control en tiempo real del tráfico aéreo en los 32 millones de km<sup>2</sup> de espacio aéreo bajo responsabilidad de Chile.

En el ámbito de la gestión del espacio aéreo, se creó el “Comité del Minuto”, responsable de revisar y proponer rutas y procedimientos más eficientes que ha permitido ahorrar minutos de vuelo y disminución de emisión de gases con efecto invernadero. La incorporación de la Certificación de la Seguridad Operacional (IOSA) de las aerolíneas de acuerdo con parámetros IATA.

Por estas y otras razones, el 4 de junio de 2007 la DGAC recibió el premio Eagle Award, en la 63ª Asamblea General Anual de IATA realizada en Vancouver, Canadá, en reconocimiento a su contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

A las 03:34 LMT del 27 de febrero de 2010, un nuevo gran terremoto sacudió la zona centro sur de Chile. Esa noche y los días que siguieron, el centro de control de Santiago y las torres de control de Carriel Sur en Concepción y Arturo Merino Benítez en Santiago continuaron brindando el servicio sin interrupciones pese a los daños que sufrieron las instalaciones.

En su reunión anual realizada el 6 de junio de 2011 en Singapur, la IATA entregó el premio “Reconocimiento Excepcional” a la DGAC y a la concesionaria del aeropuerto de Santiago, SCL, por sus esfuerzos de cooperación que facilitaron una rápida recuperación tras la devastación a consecuencia del terremoto de Chile el 27 de febrero de 2010 sin ninguna repercusión sobre las tasas o cargos a pasajeros o compañías aéreas.



***La presidenta Michelle Bachelet, el intendente regional Jaime Tohá, miembros de la comitiva y medios de prensa en La losa de Carriel Sur, no ocultan la impresión que les causa la torre de control que luce los destrozos en sus vidrios, las banderas de los países presentes en el nuevo puente aéreo y el letrero “Fuerza Chile” hecho por los controladores de Concepción.***



Durante aproximadamente 2 meses los controladores trabajaron incansablemente, mientras se restablecieron las principales carreteras de acceso a la región.

El factor humano, el compromiso con la comunidad y el amor por esta profesión, fueron los estandartes utilizados para continuar brindando el servicio de control de tránsito aéreo durante una de las mayores catástrofes telúricas ocurridas a nivel mundial.



*Los CTA de Concepción, inmediatamente después del terremoto, atendiendo el tráfico del Puente Aéreo*

Trabajando en condiciones extremas, con gran parte de los vidrios quebrados, los sistemas de comunicaciones limitados, una habitabilidad degradada, sin agua ni alimentación los CTA de Concepción mantuvieron el servicio sin interrupciones pese a las continuas réplicas sísmicas

En la actualidad el Servicio de Tránsito Aéreo de la DGAC se encuentra a cargo del CTA Juan Carlos Rojas, quien junto a Osvaldo Alvarado como jefe de Sección ATC y un equipo de trabajo, gestiona los Centro de Control de Santiago, Iquique, Puerto Montt, Punta Arenas y el Centro de Control Oceánico (ACCO). Las Oficinas de Aproximación de Arica, Antofagasta, La Serena, Viña del Mar, Concepción, Temuco, Balmaceda y 24 Torres de Control con una planilla cercana a los 500 controladores compuesta por aproximadamente un 75% de hombres y 25 % mujeres, distribuidos desde Arica a la Antártica, velando por la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.

**George Poblete Pinochet**  
Controlador de Tránsito Aéreo  
Concepción

## VII. AVIONES CON HISTORIA



*Imagen del avión cuando estaba operativo el año 1977 en la U.S. Navy.  
Fotografía y autoría en referencias adjuntas.*

### EL DOUGLAS C-118 F DE ALLCAIR, SU ÚLTIMO DESPEGUE EN CHILE

La afamada empresa aeronáutica norteamericana, Douglas Aircraft Company, diseñó y creó en forma posterior a la Segunda Guerra Mundial, un avión a pistón de cuatro motores como transporte militar. Al no conseguir un mandato de producción del sector militar, transformó el proyecto para ser utilizado en forma comercial, disputando el nicho de ocupación en las rutas de largo alcance, con su rival de la época, el Lockheed Constellation.

Su producción iniciada en el año 1949, superó las setecientas unidades en todas sus versiones. Incluso hoy setenta y dos años más tarde, algunos modelos vuelan por los cielos del mundo, en roles de transporte o de combate a los incendios forestales.

Douglas Company a partir del diseño original del Douglas DC-6, fabricó cuatro variantes que diferían entre sí por el alcance extendido y el peso bruto.

El Douglas modelo DC-6A tenía como característica principal, una escotilla de carga de grandes dimensiones. En tanto, el modelo DC-6B se convirtió y diseño para el transporte de pasajeros, siendo utilizados prácticamente por todas las empresas aéreas, partiendo por Pan American Airways (Pan Am), que el año 1952, inauguró los vuelos transatlánticos con clase turista incluidas.

En nuestro país, Chile, la aerolínea de bandera Lan Chile, también utilizó estas aeronaves.



*Postal de la época que muestra uno de los Douglas DC-6B de Lan Chile. Colección Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

La versión Douglas DC-6C, correspondía a lo que hoy se denomina combi, es decir puede llevar pasajeros y carga. Finalmente, la versión militar denominada C-118 tuvo varias versiones (B-F-VC).

Todos estaban impulsados por motores Pratt & Whitney R-2800-CB-17 Doble Wasp de 2500 hp. Sus hélices eran Hamilton Standard 43E60 de velocidad constante.

El modelo C-118 fue denominado por la Armada de Estados Unidos como R6D, y en la USAF como C-118 Liftmaster. Varios aviones de esta rama de la defensa estuvieron en servicio entre los años 1957 y 1975.

El presidente de los EE.UU. Harry Truman, utilizó durante su mandato, un Douglas VC-118 en categoría VIP, modificado con una cabina de 24 pasajeros o literas para 12 personas y el correspondiente despacho. La aeronave utilizada correspondía a la vigésima novena unidad del DC-6 fabricada, y tuvo por nombre "The Independence".



*Hermosa vista del VC-118 " The Independence ". Imagen Web.*

La historia del Douglas C-118B relacionado con Chile, comienza en el año fiscal de 1951, cuando se presupuesta su construcción, la que finaliza dos años después en 1953, saliendo de la planta con los colores de la U.S. Navy, con registro 131597 y s/n° 43700.

Durante su vida operacional, paso por distintas unidades de la U.S. Navy, y también sirvió un tiempo en la USAF como C-118A (51-17647), regresando a la USN como R6D-1Z y redesignado VC-118B en el año 1962.

Fue dado de baja de la U.S. Navy y almacenado en Davis Mountain AFB, en el 309th Aerospace Maintenance and Regeneration Group (AMARG), en Tucson, Arizona, Estados Unidos de Norteamérica.



*Almacenado en Davis Mountain AFB el 11 de junio del año 1988, vistas de los dos lados del avión.*



**Fotografías y referencias en las imágenes.**

Fue adquirido en enero del año 1990 por la empresa American Air Freight Co., recibiendo la matrícula N21780. Posteriormente fue vendido a Bruce Allcorn, quien había creado el año 1992, la empresa Allcair Air Transport, para realizar vuelos exclusivamente a la antártica. Su matrícula fue cambiada a N1597F.

Tal como había sido concebida la empresa, el avión voló desde Estados Unidos a Chile, transportando carga con destino a Patriot Hills, en el continente Antártico.



**Única fotografía del Douglas C-119F de ALLCAIR en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, en Punta Arenas, Chile. A su lado un Beechcraft King Air de Aerovías DAP y un Douglas C-47 de AEROCARGO REGIONAL, nótese que este tiene skies en su tren de aterrizaje. Fotografía: Sr. Patrick Laureau.**

En noviembre del año 1993 el avión arribó a la ciudad de Punta Arenas en el extremo austral de Chile. En forma posterior, voló al aeropuerto de El Tepual, en Puerto Montt, donde procedió a cargar combustible para emprender el tramo Punta Arenas- Patriot Hills.

El avión cuádrimotor emprendió el rumbo al continente antártico el día 26 de noviembre, transportando dos pasajeros, seis tripulantes y varios perros de trineo del tipo Husky, más la carga correspondiente. Tras varias horas de vuelo y durante la aproximación final, a unos 10 kilómetros de la base, el comandante de la aeronave, decidió desviarse levemente de la trayectoria, a fin de evitar unas nieblas matinales y mantener el contacto visual con el suelo, en este caso, hielo.

A una altitud de 450 pies aumento la potencia de los motores, pero el avión continuó descendiendo, golpeando el suelo muy cerca del campamento de Patriot Hills. Los ocho ocupantes del avión resultaron ilesos y fueron rescatados y atendidos por personal de la base norteamericana. El avión se partió en varias partes y fue declarado irrecuperable. Su carga en tanto, fue rescatada y recuperada.

Lo anecdótico del accidente, fue que los perros transportados, salieron por su cuenta del avión y comenzaron a correr por el hielo. Hubo que realizar una operación de rescate para evitar que murieran por falta de alimento.

Finalmente, realizadas las investigaciones de rigor, el avión fue desguazado en partes y retirado del territorio antártico, de acuerdo con las normas internacionales que rigen para este continente helado.

Maquetas del avión:

Como es tradicional ya, en estas notas tratamos de incluir como referencia algunas de las maquetas o kits que existen en el mercado para los aficionados a esta cultura del modelismo.

Gracias a nuestro socio Sr. Juan Cunill Trujillo podemos ver el Douglas DC-6B con los colores del Lan Chile, en escala 1:72 que forma parte de su colección. Asimismo, nos proporciona las imágenes de las cajas de este mismo modelo en escala 1: 72 y también en escala 1:144.





**Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Bibliografía:**

- <https://www.baaa-acro.com/operator/allcair-air-transport>
- <https://airlinehistory.co.uk/airline/allcair-air-transport/>
- [https://www.aerialvisuals.ca/https://www.airhistory.net/aircraft/6320/Douglas-VC-118B-Liftmaster-\(DC-6A\)AirframeDossier.php?Serial=49189](https://www.aerialvisuals.ca/https://www.airhistory.net/aircraft/6320/Douglas-VC-118B-Liftmaster-(DC-6A)AirframeDossier.php?Serial=49189)
- [https://www.spottingmode.com/douglas\\_dc-6/cn/rundown/300/](https://www.spottingmode.com/douglas_dc-6/cn/rundown/300/)
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Douglas\\_DC-6](https://es.wikipedia.org/wiki/Douglas_DC-6)

**Colaboradores:**

Sres. Juan Cunill Trujillo, Alberto Fernández Donoso, Patrick Laureau y Sergio Barriga Kreft.

## IX. SABÍA USTED?

*Sabía Ud. que el 21 de agosto de cada año, se celebra el Día de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile?*



A contar del año 1997, cada 21 de agosto se conmemora oficialmente el Día de la DGAC. Fecha instaurada en honor al primer vuelo de un avión en Chile realizado el 21 de agosto de 1910 por el piloto de origen francés, César Copetta Brosio.

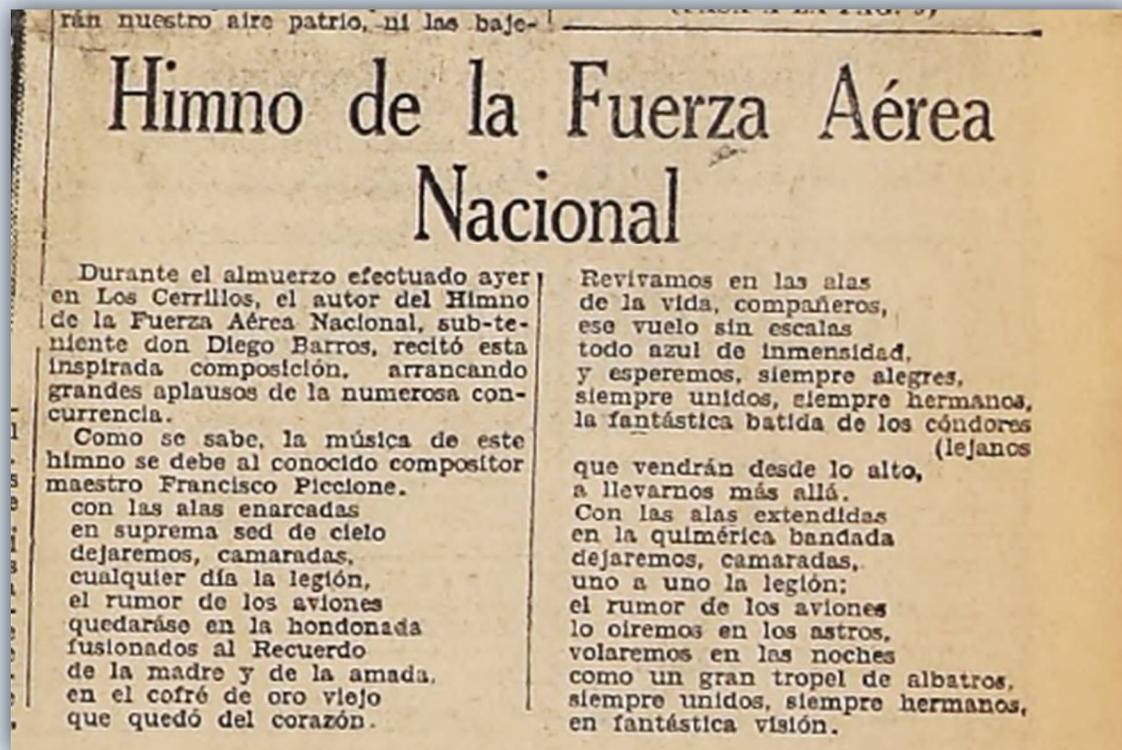
Sin embargo, la DGAC fue creada el 28 de marzo de 1930, por el entonces Comandante de Escuadrilla Arturo Merino Benítez, una semana después de la creación de la Fuerza Aérea de Chile – 21 marzo 1930-, cimentando así el actual Sistema Aeronáutico Nacional.

Mediante los D.S. N° 1312-1313, se creó la Dirección de Aeronáutica, como una Unidad dependiente de la naciente Subsecretaría de Aviación y se le asignaron funciones ligadas a la regulación de las actividades de la aeronáutica civil. Su primer Director fue el Mayor Federico Barahona Walton.

En la etapa de su desarrollo y crecimiento, la Institución se integró al concierto aeronáutico internacional, firmando el año 1944, el documento que dio vida a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pasando a formar parte de esta importante entidad que norma los destinos de la aviación civil a nivel mundial.

Así es como surge esta Institución con la misión de normar y fiscalizar la actividad aérea que se desarrolla dentro del espacio aéreo controlado por Chile, que equivale a 32 millones de kilómetros cuadrados y además las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero.

**CAMARADAS, EL HIMNO DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE**  
*“Nació para unir a los aviadores del país”*



*La Nación, lunes 29 de septiembre de 1930*

En el marco almuerzo ofrecido al Presidente de la República, S. E. don Carlos Ibáñez del Campo, por el entonces “Club Aéreo de Chile”, con motivo de la inauguración del nuevo edificio de aquella entidad, se estrenó el que sería el Himno de la Fuerza Aérea de Chile.

La portada del diario La Nación de ese lunes 29 de septiembre, publicaba algunas fotografías del almuerzo celebrado en la terraza de la nueva casa inaugurada el día anterior. El reportaje recogía gráficamente algunos de los importantes detalles acontecidos, y donde se consignan algunas de las declaraciones que hicieron el primer mandatario y el comandante Merino, en ese entonces, máxima autoridad aeronáutica y fundador de estas dos instituciones que eran el Club Aéreo de Chile y la Fuerza Aérea Nacional.

*“La aviación reporta beneficios a la patria con su magnífico espíritu de progreso y deporte”, dijo S.E. el Presidente de la República en el almuerzo ofrecido ayer por el Club Aéreo de Chile, S. E. el Presidente de la República, instantes después de haber terminado su discurso de ofrecimiento, el Comodoro de la*

*Fuerza Aérea Nacional, se puso de pié para agradecer el obsequio que el Club Aéreo de Chile le hacía con motivo del apoyo que en todo momento le ha prestado a la institución.*

*Dijo el Excmo. señor Ibáñez, más o menos, lo siguiente: "Agradezco cordialmente a mis amigos del Aéreo Club esta espléndida fiesta y el hermoso bronce de recuerdo. Al agradecerles no puedo silenciar que todo esto me ha sorprendido muy gratamente, por cierto.*

*En cuanto a la referencia que se ha hecho de la ayuda que mi Gobierno ha prestado al Club, creo que no podía hacerse menos en favor de una institución que tantos beneficios reporta a la Patria con su magnífico espíritu de progreso y de deporte.*

*Quiero terminar brindando por la felicidad de los señores socios, por el progreso de la institución y porque sus destinos sigan siempre presididos, por personas de intachables condiciones de caballerosidad, hombría de bien, patriotismo y honestidad ejemplar." (sic)*



***S.E. don Carlos Ibáñez del Campo en el momento de brindar por la Aviación Nacional.***

*Se distinguen de izquierda a derecha en la fotografía, los comandantes Armando Castro López; Arturo Merino Benítez, presidente del Club Aéreo de Chile; el ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche Espejo Hermosilla; el comandante Manuel Francke Mariotti y la primera mujer piloto brevetada en Chile, Graciela Godoy Cooper.*

En aquella histórica jornada, se encontraron también presentes, el Intendente de Santiago señor Isidoro Huneus Guzmán; el Subsecretario del Ministerio del Interior, señor Luis Octavio Reyes Ugarte; la aviadora señorita Graciela Cooper Godoy; el Subdirector del diario "La Nación", señor Ramón de Lartundo Herrera; los agregados militares de Francia, comandante Roger Blaizot; del Perú, comandante

Fernando Duarte; de Argentina, Mayor Alberto Gilbert; el de Colombia; los agregados navales de los Estados Unidos, Comandante Irving Hall Mayfield y del Perú, el Capitán de Fragata Enrique Labarthe Durand y otras personalidades. Las demás mesas fueron ocupadas por gran número de pilotos militares y civiles, representantes de la prensa y otros invitados.

Al destaparse el champagne, el entonces presidente del Club Aéreo<sup>56</sup> don Arturo Merino Benítez, hizo un brindis en los siguientes históricos términos: *“Excmo. Señor: El Club Aéreo de Chile, apenas pudo organizar su casa, quiso reunir sus asociados para festejar a su presidente honorario<sup>57</sup>; para expresarle su gratitud al Mandatario que más ha hecho por el desarrollo de la aviación chilena, en todos sus aspectos, y que dio a este club ayuda tan valiosa y decidida.*

***Aquí se agrupan nuestros aviadores todos; los que vuelan y los que simpatizan con el noble arte del vuelo; junto a los pilotos de nuestra Fuerza Aérea, que llegan aquí despojados de su jerarquía militar, se agrupan nuestros pilotos civiles, pocos aún, pero selectos. Unos y otros fanáticos, enamorados del mismo ideal, se sienten aquí hermanos, soldados de una misma causa.***

*Gracias a vuestra ayuda, Excmo. Señor, nuestro club ha tenido vida próspera, y en el año último pudo instruir treinta nuevos pilotos. Pero no cuenta, aunque ese número sea halagador por cantidades, su labor: la cuenta por valores. Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos son garantía de que no surcarán nuestro aire patrio, ni las bajezas, ni las intrigas; no forma nuestro club, mercenarios del aire, dispuestos a servir cualquier bandera; forma caballeros del aire, sin tachas y sin temores, amantes de su patria unida y compacta, y nunca de banderías y divisiones mezquinas que no se alcanzan a ver desde allá arriba.*

*Excmo. Señor: los socios del Club Aéreo han querido dejar una prueba material de su gratitud a V. E., en este bronce, que uno de nuestros consocios trajo de Arica, hoy no más, surcando nieblas peligrosas para ofrecerlo como homenaje en este día en que honráis nuestra casa.*

*Él os hablará, a través del tiempo, de esta institución que os debe su vida y su prosperidad. Señores: por la salud de nuestro Presidente!”*

Contestó el Excmo. señor Ibáñez en cortas frases, muy elocuentes.

Finalmente, a petición de los asistentes, el piloto Subteniente don Diego Barros Ortiz, declamó el *Himno a la Aviación*, de cuya letra fuera autor, y que se ilustra en el recorte mostrando sus estrofas primigenias.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

---

<sup>56</sup> (Art.21.- El cargo de Presidente corresponde por derecho propio al Jefe de la Aviación Militar, quien podrá delegarlo en un Aviador Militar que él designe.

<sup>57</sup> Conforme a los estatutos del Club Aéreo de Chile, el Presidente Honorario de aquella corporación, sería don Carlos Ibáñez del Campo, de acuerdo a su calidad de Fundador.

## Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



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

### ***CORREO RECIBIDO***

*Estimado Presidente y amigo:*

*Muchas gracias por participarme de este nuevo ejemplar que una vez más, está magnífico. Nos hace vivir la historia desde sus fuentes. Entretenida, ágil, noticiosa y valiosa.*

*Un afectuoso saludo*

**Miguel Pérez de Castro V.**

---

*Estimados amigos,*

*Muchas gracias por enviarme esta publicación, que como siempre es extraordinaria.*

*Saluda atentamente,*

**Corina Barrera Capot**

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

---

*Muy estimado Amigo Norberto:*

*Terminada una veloz pero pausada lectura del ejemplar Julio 2022, recién recibido de la Revista Aerohistoria de Chile, vayan junto a mis agradecimientos las felicitaciones por los magníficos trabajos de investigación expuestos, que además de ilustrar llenan el espíritu siempre listo a gozar con nuestra Historia Nacional...*

**Enrique Merlet**

---

*Estimado señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile,  
don Norberto Traub Gainsborg:*

*Constituye un verdadero agrado saludarlo por este intermedio, esperando que usted y familia se encuentren muy bien de salud y, al mismo tiempo agradecerle el envío de la Revista Aerohistoria del mes de Julio de este año.*

*Para nuestra Corporación, constituye un valioso documento histórico, el cual, como de costumbre, será reenviado a los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros.*

*Le saluda cordialmente,*

**Julio Nanjari Valenzuela**  
Secretario.

-----  
*Hola don Norberto.*

*Leí su carta relacionada con el incendio de las instalaciones en el Club Aéreo de Curacautín. Lo felicito, porque nos aclara muchos puntos que, sólo quien conoce y estudia nuestra historia, sabe de las consecuencias que acarrearán estos actos irracionales.*

*Qué satisfacción saber que Ud. se preocupa de estos detalles ya que pudiera ser posible que, al día siguiente, otras noticias puedan dejar este atropello en el olvido.*

*Ya no va a ser así, su carta oportuna y certera ya es parte importante en los anales de la Aviación Chilena.*

*Muchas gracias.  
Lo saluda, Atte. y reitero mis felicitaciones.*

**Abraham Acevedo Campos**

-----  
*Recibido conforme, muy agradecido por compartir tan importante revista cultural sobre la aviación en general. Paz y Bien*

*Saludos fraternos,*

**Oscar Silva Abarca**  
*"Veterano de Valdivia 1960"*

*Buenas tardes Norberto,*

*Acuso recibo del nuevo ejemplar de la interesante Revista Aerohistoria.  
Felicitaciones por este nuevo gran ejemplar.*

*Permite y facilita abrir las alas en un nuevo recorrido por nuestra historia aeronáutica.*

*Saluda atentamente,*

**Oscar Medina Rojas**

Administrador de Aeropuertos  
Encargado Aeródromo Rodelillo

---

*Estimado Norberto Traub:*

*Junto con saludar; quería comentarle que leí su publicación relacionada con “Los primeros vuelos de Globo en Chile y su escaso desarrollo posterior”, publicado en el “Journal of Technological Possibilism ISSN 0719 - 174X Hors-serie Noviembre 2017” y me encontré con uno de mis ancestros de los cuales estoy escribiendo. Me refiero a Carlos Francisco Borcosque Sánchez (1894-1965).*

*Quiero agradecer, por tan valioso aporte a la historia y en especial a uno de mis ancestros. Me gustaría saber su fuente o si tiene los originales, en especial sus fotografías.*

*Para mí es muy importante sobre todo porque estoy descubriendo y derribando mitos relacionados a los ancestros compartidos con Carlos Francisco Borcosque. Me refiero al polaco Jan Krzysztof Borkowski, castellanizado a Juan Cristóbal Borcosque y a su bisnieto el Teniente Coronel de Ejército Francisco Borcosque, ascendiente de la línea genealógica directa de Carlos Francisco.*

*El libro que estoy escribiendo, se trata de una novela histórica de la Familia Borkowski en Chile, desde 1700 a la fecha, donde incluiré su artículo como referencia, en la parte relacionada a Carlos Francisco Borcosque Sánchez.*

*Esperando la presente tenga buena acogida, saluda cordialmente a Ud.,*

**María Borkowski F.**

---

*Estimado Norberto,*

*con mucho agrado he recibido un nuevo ejemplar de vuestra Revista Aerohistoria, la que como siempre nos aporta interesantes y muy documentados artículos preservando la historia aeronáutica civil y militar, tanto nacional como internacional.*

*Te agradezco mucho tu inalterable gentileza de hacerme llegar estas publicaciones, a la vez que te expreso mis cálidas felicitaciones por tan excelso trabajo.*

*Recibe mi cordial saludo.*

**Carlos Rodríguez Valle.**

---

***Dn Norberto Traub***

*Director Revista Aerohistoria.*

*Primero que todo muchísimas gracias por hacerme llegar el último ejemplar de la Revista Aerohistoria, felicitarle también por el motivador Editorial y por los interesantes artículos que destacan mensualmente.*

*En este último número de Aerohistoria hace referencia a un interesante artículo sobre ALTA Chile y Argentina y sobre ello me gustaría hacer algunos aportes adicionales. ALTA Chile incorporó una flota de 8 unidades B1900C y ALTA Argentina incorporó 7 unidades B1900C para operar en todo el noroeste grande de Argentina para lo cual se contrató 40 pilotos. ALTA Chile opero desde Arica a Punta Arenas con algunos vuelos a Islas Malvinas y Juan Fernandez. Para para cumplir el extenso itinerario se contrató a cien pilotos distribuidos en las Bases de Iquique, Santiago, Concepción y Puerto Montt.*

*El empresario Don José Luis Ibáñez contaba con dos asesores, el General Dn Jaime Lavín Fariña (QEPD) y el Vicealmirante de Aviación Naval (R) Dn Claudio Aguayo.*

*Para realizar el curso teórico designe al Capitán Ronald Berger ex Lan Chile y ex Fach y al Piloto e Ingeniero Mario Vásquez también ex Lan Chile*

*Para la formación de todos los pilotos en Flight Safety-New York designé al Capitán e Instructor de Vuelo Dn Juan Carlos Ortiz - ex Fach. El Representante Técnico y el Ingeniero que Certificó los Aviones en USA, también fueron ex Fach y cuanto me gustaría recordar sus nombres porque eran grandes profesionales y grandes personas.*

*La mayoría de los Capitanes eran ex Fach, ex Lan Chile, ex Aviación Naval, ex Brigada Aeropolicial de Carabineros, algunos ex PDI. Esto significó que las operaciones se realizaran con en alto nivel de seguridad y de cumplimiento del itinerario.*

*Debo reconocer el enorme apoyo que recibimos de la DGAC tanto para la puesta en marcha como para la ejecución de las operaciones aéreas. Igual apoyo recibimos de parte de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, para asfaltar y reparar varias pistas de lugares aislados del sur de nuestro país y que eran necesario para nuestras operaciones.*

*Le saluda afectuosamente*

**Exequiel Sanhueza Yáñez**

*Piloto de Transporte de Línea Aérea (R) Ex Gerente de Operaciones de ALTA Chile y actual Docente de ICA, Instituto de Capacitación Aeronáutica, Córdoba -Argentina*

---

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

Atte,

Secretaría

**Academia Uruguaya Historia Marítima y Fluvial**

---

Estimado Sr. Presidente

He recibido como en otras ocasiones la excelente publicación "Revista AeroHistoria", y no quiero dejar pasar la oportunidad para felicitarlo por el trabajo realizado y ver, con sumo agrado, las distintas actividades que realizan mis Queridos Amigos en pos de la difusión de la historia aeronáutica chilena e iberoamericana.

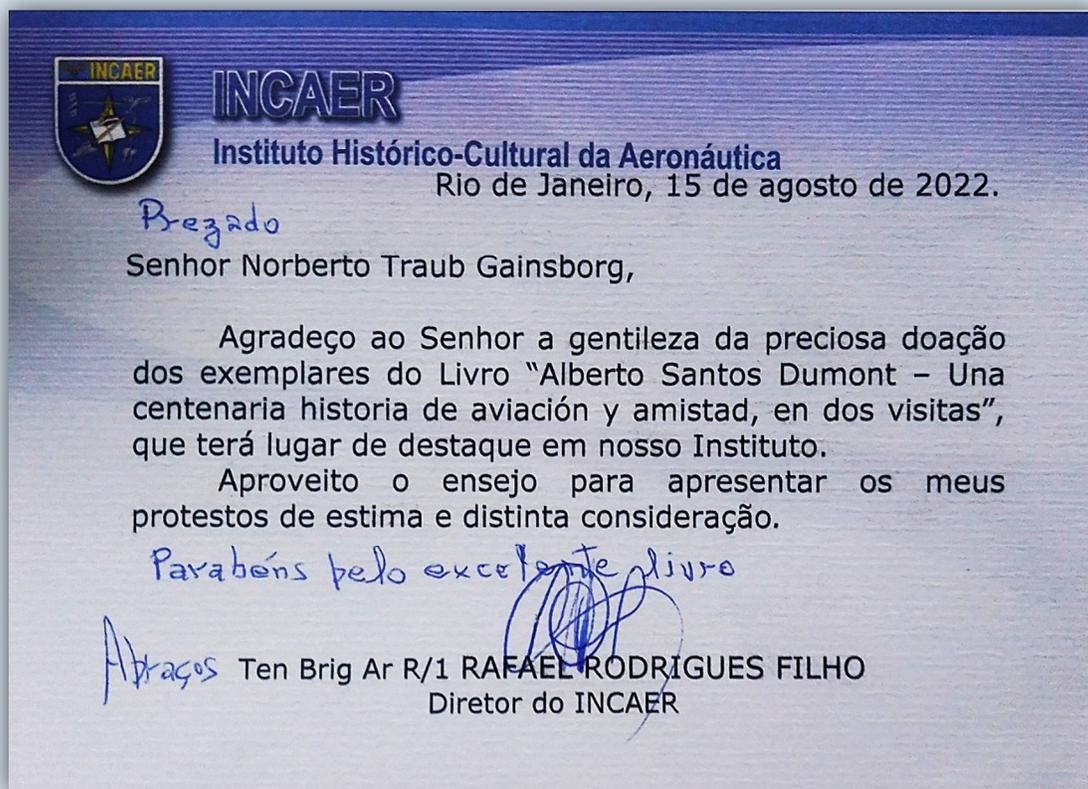
Para mí es un orgullo pertenecer a tan excelso Instituto y poder colaborar humildemente desde este lado de la cordillera.

Solo me resta desearle lo mejor y agradecerle por su Amistad de siempre. Éxitos!

Cordialmente

**Suboficial Mayor FAA Walter Marcelo Bentancor**

---





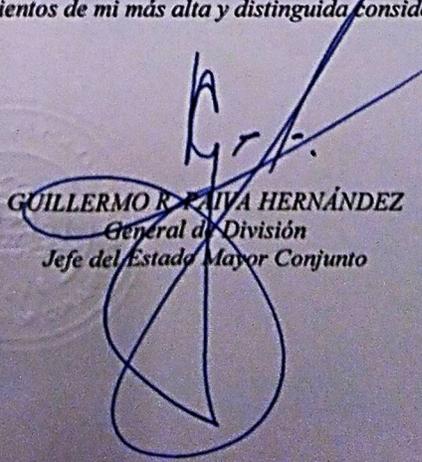
*Santiago, agosto de 2022.*

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

*Tengo especial agrado en saludarlo y a la vez, expresarle mis más sinceros  
agradecimientos por vuestra gentileza al hacerme llegar un ejemplar del libro **Alberto Santos  
Dumont**, interesante material gráfico que ilustra y narra las experiencias en Chile y el cono  
sur americano durante las dos visitas del considerado Padre de la Aviación latinoamericana  
y mundial, destacando la importancia y contribución de la aviación en la conectividad de los  
pueblos, perpetuada a través de la historia.*

*Al despedirme, junto con reiterar los agradecimientos por su gentileza, hago  
propicia la ocasión para desearle renovados éxitos en lo personal, familiar y muy  
especialmente en su gestión como Director del Instituto de Investigaciones Histórico  
Aeronáuticas de Chile.*

*Con los sentimientos de mi más alta y distinguida consideración.*

  
**GUILLERMO R. FAIVA HERNÁNDEZ**  
*General de División  
Jefe del Estado Mayor Conjunto*



PRESIDENCIA DE LA NACION  
MINISTERIO DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

2021- AÑO HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA  
Dr. CESAR MILSTEIN\*

Buenos Aires, 19 de agosto de 2022  
INN N° 520/22

Señor Presidente

Tengo el Honor de presentarle mi saludo en nombre propio y del Honorable Consejo Académico, que tengo el privilegio de Presidir, por Disposición del Honorable Poder Ejecutivo de la Nación Argentina.

Al mismo tiempo hacerle llegar esta Nota de adhesión al importante Acto a desarrollarse en el Hermano País, con motivo de la Conmemoración del Primer Vuelo sobre el territorio chileno, hace ya un siglo.

Tal circunstancia nos llena de gozo, puesto que el Instituto que tan dignamente Preside, consolida de esta forma los basamentos fundamentales de la Nacionalidad y el recuerdo imperecedero de aquella hazaña.

Es dable, resaltar la importancia de tan magna Gesta Aeronáutica que sublima el Espíritu de la Nación Chilena, en lo Aeronáutico.

El profundo mensaje para las nuevas generaciones, que deben asumir el ineluctable compromiso del trabajo, el estudio y el buen hacer, legado por nuestros antecesores, no debe caer en saco roto. He allí un futuro promisorio de Paz y Desarrollo.

En momentos, en que el mundo, relativiza todo y parece ser que todo es igual, lo malo y lo bueno, rescatar del olvido estos hechos, conforma el destello en la noche del olvido, en la que muchas sociedades han caído, abrazando ideologías extrañas a los valores sustantivos heredados del Padre de la Patria, el señor General Don Bernardo O' Higgins.

---

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A  
e-mail: [institutonewbery@gmail.com](mailto:institutonewbery@gmail.com)  
Instagram: newberiano2018

Tel/fax: (54-11)5166-0714/0942  
Facebook: Instituto Nacional Newberiano  
YouTube: INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO



PRESIDENCIA DE LA NACION  
MINISTERIO DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

2021- AÑO HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA  
Dr. CESAR MILSTEIN\*

Vaya entonces, este mensaje de profunda Hermandad, sacralizados por los Sables de la Gloria del señor General nombrado y el General Don José de San Martín, que protagonizó la gran Campaña de cruzar los Andes, para ayudar a la Libertad de ese hermoso país.

Así como en el Siglo XIX, la sangre de Soldados Argentinos y Soldados Chilenos, se entremezclaron en los Campos de Batalla, hoy nuestros Pueblos están más sellados que nunca, siendo un ejemplo al Mundo Occidental y Cristiano.

Señor Presidente, ruego a Usted si lo considera pertinente, dar lectura del presente, haciendo llegar a las Autoridades Políticas, Militares y Policiales presentes, un estrecho abrazo desde este lado de la Cordillera.

Con el abrazo de las Nubes y el Saludo de los Vientos, me despido con nuestro adagio:

**Supra Nubem Infra Deus Solum.**

Dios Nuestro Señor, guarde a su Patria, y a todos los presentes.



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

**AL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE  
DON NORBERTO TRAUB**

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A  
e-mail: [institutonewbery@gmail.com](mailto:institutonewbery@gmail.com)  
Instagram: newberiano2018

Tel/fax: (54-11)5166-0714/0942  
Facebook: Instituto Nacional Newberiano  
YouTube: INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

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](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl))



**REVISTA**  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

**Declaración de responsabilidad:**

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

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

**Comité editorial**

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

**Colaboradores**

**Alfredo Massarelli Vacca**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín**  
**George Poblete Pinochet**  
**Sergio Barriga Kreft**  
**Víctor Hugo Gutiérrez G.**

**ISSN 0719-9635**

# 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**<sup>®</sup>  
**AVIATION**

Combustible para Aviación

Visítanos en [www.Esmax.cl](http://www.Esmax.cl)

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