



ISSN 0719-9635

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

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN

- ▶ **El Mausoleo de la Fuerza Aérea de Chile**
- ▶ **Un protagonista de la historia aeronáutica, vuelve a surcar los cielos de México**
- ▶ **Agustín Roberto Edwards Budge**
- ▶ **Primer avión Pitts SA 2A de alta acrobacia llegado a Chile**

Actividades de septiembre de 2022 - N°9



**1920 - 2022**



# ▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## *Editorial*

### ***" La identidad nacional se basa en una condición social, cultural y territorial."***

Sin lugar a equivocación, el mes de septiembre presentó **hitos y personajes** muy válidos e importantes, muchos de los cuales conmemoramos y recordamos a través de esta presencia virtual que nos brindan las letras e imágenes, que de a poco se han convertido en una realidad habitual, a veces cercana y otras, difícil de entender en su forma y propósitos finales.

Para entender lo aeronáutico como lo corporativo, debemos también retrotraernos al pasado, de modo que, con ello, demos respuesta, a algunas conjeturas y reflexiones que nos presenta la vida del presente, pues el vivir con identidad, en conciencia y con conciencia, no es una demanda ética o religiosa, sino que forma parte del sentido común educado y lógico, esa identidad propia que nos permite proyectarnos a un futuro con mayor seguridad y con mejor comprensión de la realidad.

Para muchos de nosotros, la historia al igual que las tradiciones, tienen ese rol fundamental como conjunto de conocimientos, legados, realidades que le son propias al ser humano a lo largo del tiempo. Conocer de la historia del hombre contribuye sin duda alguna a nuestro crecimiento como personas capaces de conocer, de comprender, de racionalizar la información y de tomar esos datos para seguir construyendo día a día una nueva y mejor realidad, una Nación en donde nos reconozcamos como chilenos todos, en Paz y Orden y mirando siempre nuestra historia hacia el Futuro Esplendor.

Esta es la consigna que mueve a una corporación como esta, que, con la ayuda de Dios, de los que la integran y la apoyan, esperando en la medida de lo posible, siempre avanzar para trascender en la investigación, conmemoración y difusión de nuestro patrimonio e identidad para orgullo de nuestras naciones.

**Norberto Traub Gainsborg**



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

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Celebración del Bicentenario de la Independencia del Brasil</i> .....	5
<i>“Saludos Dieciocheros” para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i> .....	6
<i>Exposición y charla “La Galería de los Ilustres” y “Waterloo” el arte del vestuario que presentara la Universidad de los Andes</i> .....	7
<i>Almuerzo de camaradería tras realizar sesión del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional</i> .....	8
<i>Presentación de proyecto patrimonial olvidado</i> .....	8
<i>Socio Activo y Miembro Correspondiente de nuestra corporación en Argentina, dicta charla magistral en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón</i> .....	10
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	12
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	14
EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE .....	18
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>El Mausoleo de la Fuerza Aérea de Chile</i> .....	35
<i>Un protagonista de la historia aeronáutica vuelve a surcar los cielos de México</i> .....	41
<i>Agustín Roberto Edwards Budge</i> .....	54
<i>Primer avión Pitts SA 2A de alta acrobacia llegado a Chile</i> .....	57
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Sub Sonex Jet, el único en Latinoamérica</i> .....	67
SABÍA USTED ?	
<i>Un Potrillo nació en pleno vuelo</i> .....	75
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Armando Cortínez nos representa en Brasil</i> .....	77
<i>Aeródromo regional será punto de reunión</i> .....	78
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR .....	79

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

### ❖ *Celebración del Bicentenario de la Independencia del Brasil*

El pasado miércoles 7 de septiembre tuvo lugar la conmemoración del Bicentenario de la Independencia del Brasil. Esta importante actividad fue celebrada en los salones del Hotel Intercontinental, con una muy concurrida recepción a la que concurrió nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg, gentilmente invitado por el Embajador de la República Federativa del Brasil, el señor Paulo Roberto Soares "Pacheco.



*El señor Embajador del Brasil de parte con nuestro presidente y Agregados de Defensa del Brasil en Chile*

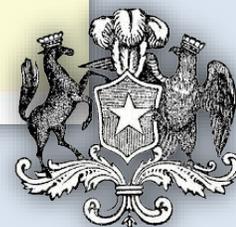
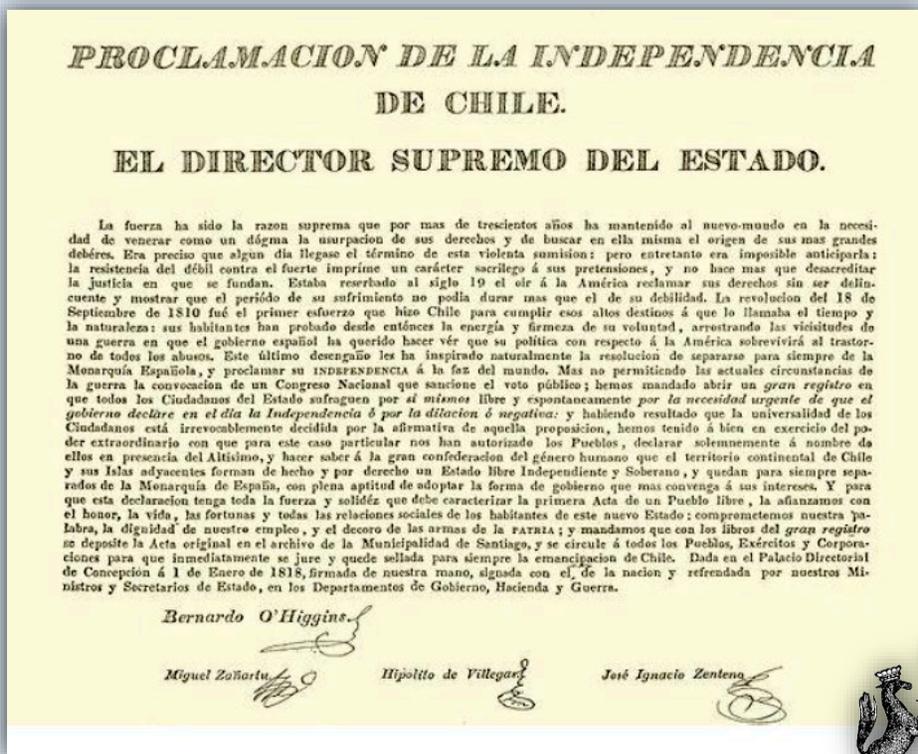


*El presidente del IIHACH, don Norberto Traub departe con algunos de los invitados a esta importante conmemoración*

## ❖ “Saludos dieciocheros” para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

El pasado mes de septiembre, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recibió con mucho agrado, varios saludos de Fiestas Patrias, por parte de muchos Agregados Aeronáuticos y de Defensa de países amigos acreditados en Chile al igual que, de amigos en el extranjero.

La historia de este particular hito nacional, informalmente conocidas como “el Dieciocho”, corresponde a una festividad anual que se ha celebrado cada mes de septiembre, a partir de 1811, y más tarde desde 1915, se agregó el día 19. Aunque con frecuencia se habla del 18 de septiembre como el Día de la Independencia –en realidad, la *Declaración de Independencia*<sup>2</sup> se proclamó y juró el 12 de febrero de 1818— por lo que en realidad se celebra el aniversario de la *Primera Junta Nacional de Gobierno* (18 de septiembre de 1810); definido como el hito de inicio al proceso independentista de la Corona española y la formación de Chile como un Estado Nación. La ley N°2977 de 1915 fijó oficialmente las Fiestas Patrias en dos días: el 18 de septiembre, “*Conmemoración de la Independencia Nacional*”, y el 19 de septiembre, “*Celebración de todas las Glorias del Ejército*”.



<sup>2</sup> La Declaración y Proclamación de la Independencia se efectuó en Concepción el 1 de enero de 1818. Esto se comprueba en una carta del propio Libertador Bernardo O'Higgins, dirigida en su lecho de muerte al General Manuel Bulnes (Presidente de Chile en aquel entonces), donde le señala lo comentado. La Primera Proclamación y jura de la Independencia, se produjo en Concepción el mismo día 1 de enero de 1818 y luego esta misma proclama se fue replicando por el país, siendo las fiestas más grandes las realizadas en Talca y Santiago simultáneamente el 12 de febrero de 1818. Por esto, la gente de Santiago conservó el recuerdo de que la proclamación de Independencia Nacional se efectuó el 12 de febrero.

## ❖ *Exposición y charla “La Galería de los Ilustres” y “Waterloo” el arte del vestuario que presentara la Universidad de los Andes*

A las 17.00 hrs del pasado miércoles 14 del pasado mes de septiembre, tuvimos el privilegio de participar de las exposiciones “La galería de los ilustres” y “Waterloo” el arte del vestuario, que fueron inauguradas en el Auditorio de la Universidad de los Andes. Nuestro presidente asistió en representación del IAHACH a esta magnífica muestra que prepararan los señores Patrick Puigmal y Marc Turrel, como también la muestra complementaria de Objetos e ilustraciones, de gran categoría que iluminan sobre el vestuario castrense de época, con diseños de los uniformes militares de oficiales y tropas de los ejércitos francés, prusiano y anglo- neerlandés que preparara el renombrado especialista italiano Ugo Pericoli, años atrás para la gran producción cinematográfica “Waterloo” de Dino de Laurentiis dirigida por el cineasta ruso Serguei Bondarchuk en 1970.



## **❖ *Almuerzo de camaradería tras realizar sesión del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional***

El miércoles 21 de septiembre pasado, algunos de los miembros titulares del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Civil, se reunieron para recordar el Mes de la Patria con un almuerzo. Tras terminar la sesión celebrada en esa mañana, un nutrido grupo de Consejeros, asistió al Club de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas, donde se había preparado un salón para departir algunos momentos de camaradería, despedir a la Secretaria de Actas del COSOC y Encargada de Participación Ciudadana, señorita Yanet Yáñez Correa, quien asumió a partir del pasado mes, nuevas funciones en el Ministerio de Defensa Nacional, y finalmente, los asistentes brindaron por los mejores destinos de la Patria.



## **❖ *Presentación de proyecto patrimonial olvidado, que plantea la recuperación de importante aeronave para traer a nuestro Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio***

El mediodía del jueves 22 de septiembre, nos regaló la presencia de la Embajadora del Ecuador en Chile, la encantadora y distinguida señora Mirian Esparza Jacome, su esposo Bruno Jouannem y el Agregado Aéreo de Ecuador en Chile, Coronel Sr. Edgar Moya Herrera.

La visita obedeció a generar un espacio de encuentro para exponer a las autoridades del Ecuador, un asunto patrimonial que involucra la recuperación de una emblemática aeronave bimotor para nuestro país, se trata de un B-25 J “Mitchell” (que sirviera en nuestra Fuerza Aérea entre 1946 y 1957) y que en la actualidad se encuentra uno similar en el Ecuador. Para esta ocasión, algunos de nuestros investigadores reunieron y le brindaron a nuestro presidente, el material necesario para presentar un particular caso donde los datos, registros y antecedentes expuestos, sacan del involuntario olvido, un provechoso intercambio de aeronaves realizado en 1985, que por circunstancias ajenas a cualquier voluntad, no permitió cerrar el virtuoso proceso de canje patrimonial para ambas naciones.

La historia se inicia cuando Chile ofreció donar un C-45 EXPEDITOR, aeronave que había servido por años en la F.A.E., y del cual no quedaba ejemplar alguno para ser expuesto en el recientemente inaugurado Museo de Aviación de Quito, para ser intercambiada por un B-25 MITCHELL, el cual no había volado en Ecuador y sólo había llegado circunstancialmente a esa nación.



Tras muchas conversaciones, papeles y mucha buena voluntad, se donó el C-45 al Ecuador en 1985, ceremonia solemne que contó con la presencia de una nutrida delegación chilena, que incluyó la participación del grupo acrobático Halcones y de la Banda Sinfónica de la FACH.



*Es así que, en octubre de 1985, se lleva a cabo la donación de la aeronave Beechcraft C-45 "Expeditor" que había pertenecido a la FACH, pintándosele en su cola, las banderas de Ecuador y Chile.*

Pues bien, el envío de la contraparte lamentablemente quedó trunco a fines de ese mismo año, por razones muy particulares y que escaparon a la voluntad y respeto entre ambas instituciones, quedando con el pasar de los años en el triste y cruel olvido.

Es por ello, que nuestra corporación, fiel a los propósitos consignados en los estatutos que la fundaron hace ya casi 40 años, tan pronto contó con los antecedentes, registros (entre los que se encuentra la propia declaración escrita del entonces Comandante General de la Fuerza Aérea del Ecuador, el distinguido general Frank Vargas Pazzos) y fotografías, inició la tarea de recuperación de

esta simbólica aeronave para nuestro patrimonio aeronáutico nacional, entablando las respectivas conversaciones y presentando el material que consta en nuestro país, y que estimamos podría habilitar y reactivar ese lindo y esperado intercambio inconcluso que quedó interrumpido por el tiempo.



*La señora Embajadora del Ecuador recibe de manos del presidente de nuestra corporación, un tomo con la historia inicial de nuestra aviación militar, que con los años y la experiencia diera lugar en marzo de 1930, a la Fuerza Aérea. En la ocasión, don Norberto Traub le señaló la particular y pionera relación de camaradería y buena voluntad que existe entre nuestras aviaciones, recordando que este tomo de historia, guarda y releva a los primeros oficiales militares que arribaron a Chile, para brevetarse como hábiles pilotos aviadores, durante el año de 1916.*

### ❖ **Socio Activo y Miembro Correspondiente de nuestra corporación en Argentina, dicta charla magistral en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón**

La atractiva y muy concurrida actividad académica y cultural auspiciada por nuestra corporación, se tituló “Influencia de pilotos extranjeros en la aviación de caza argentina, desde Galland a la actualidad” y fue dictada por nuestro distinguido socio activo y Miembro Correspondiente, SOM FAA (R) Walter Marcelo Bentancor junto al Mayor Germán J. Bossio.

Esta tuvo lugar en las dependencias del Museo Nacional de Aeronáutica, durante la mañana del pasado 24 de septiembre.

**Jornadas de Historia Aeronáutica**  
Sábado 24 de septiembre a las 10:30 hs.  
Microcine del Museo Nacional de Aeronáutica



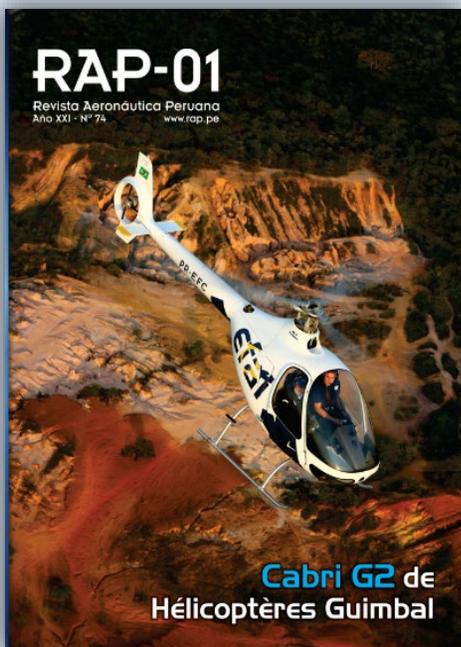
S.M. (R) Walter M. BENTANCOR - My. Germán J. BOSSIO  
Influencia de pilotos extranjeros en la aviación de caza argentina, desde Galland a la actualidad.



*El Suboficial Mayor FAA (R) Walter Marcelo Bentancor durante la conferencia “El general de los Cazas”*



## II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

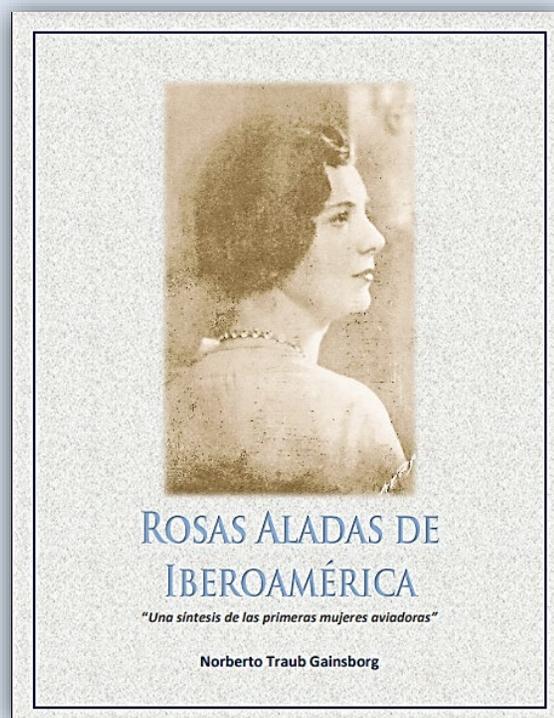


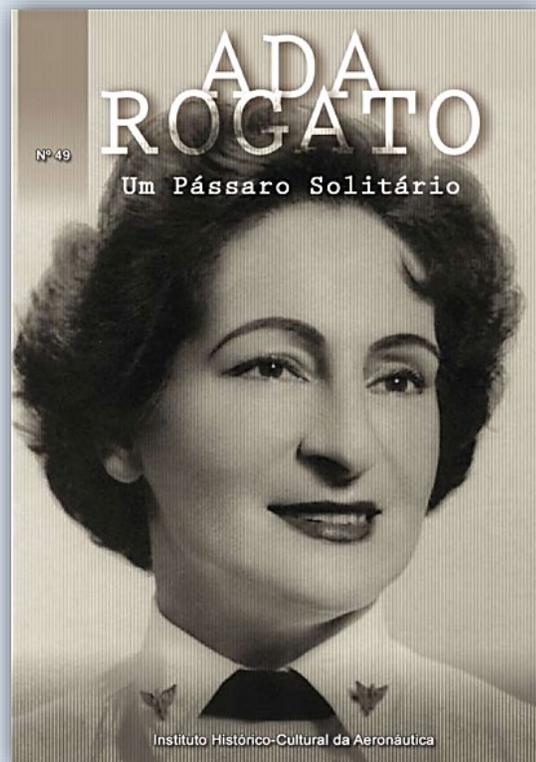
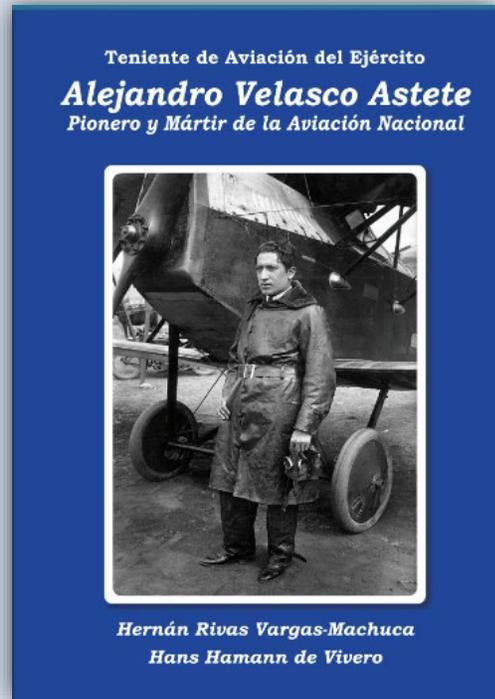
- ❖ *En este mes de septiembre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

*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 gracias y saludos a todos ustedes.***





### III. 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.

- ❖ *Importante colaboración de nuestra corporación a las Jornadas de historia Aeronáutica en el Museo Nacional de aeronáutica en Argentina*

## Jornadas de Historia Aeronáutica

Sábado 24 de septiembre - 10:30 hs.

Microcine del Museo Nacional de Aeronáutica

NOS ACOMPAÑAN

**UNDEF** Universidad de la  
Defensa Nacional



INSTITUTO ARGENTINO  
DE HISTORIA MILITAR



**Defensa y  
Seguridad**



❖ *Boletín recibido desde el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales*



---

## EL CONFLICTO ENTRE RUSIA Y UCRANIA, DESDE LA PERSPECTIVA AÉREA



1

*Interesante material recibido desde el CEEA. Hacer [clic](#) sobre la imagen para descargar*

❖ **Periódica preparación académica, pasión y entusiasmo por aprender y difundir, son siempre una parte importante del éxito y excelencia de nuestra corporación, producto de la perseverancia y de grandes alianzas estratégicas**

Estimado Norberto

Espero que te encuentres muy bien al igual que tu familia y seres queridos.  
Te contacto desde la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile para agradecer que hayas participado y aprobado el curso Innovación en organizaciones: *una mirada desde las estrategias de innovación, modelos de gestión de innovación y estudios de futuro* que dictó el profesor Jhon Wilder Zарtha Sossa en el marco de la Segunda Escuela Internacional de Temporada Invierno 2022.

Te adjunto el correspondiente diploma

Te saluda afectuosamente,

**Christian Vergara Espinoza**

Jefe Unidad de Virtualización Facultad Tecnológica

Avenida Ecuador N° 3769, Estación Central [www.factec.usach.cl](http://www.factec.usach.cl)



UNIVERSIDAD  
DE SANTIAGO  
DE CHILE



7 universidad  
acreditada  
años

NIVEL DE EXCELENCIA  
EN TODAS LAS ÁREAS  
HASTA FEBRERO DE 2028



- ❖ *Se da inicio a la promoción del próximo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio de FIDEHAE*

**institutoindoha**  
República Dominicana

**INDOHA**  
INSTITUTO DOMINICANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

**Sea parte del evento académico aeronáutico de mas importancia**

**#FIDEHAE2023**

**FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICO AERONÁUTICOS Y EL ESPACIO**

**19<sup>VO.</sup> CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO**

**FIDEHAE 2023**

Flags of participating countries: Brazil, Colombia, Chile, Denmark, Mexico, Spain, Ecuador, Argentina, Uruguay, and the Dominican Republic.

El importe evento de historia aeronáutica y espacial, se celebrará en octubre de 2023 en República Dominicana y será organizado por el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, corporación miembro de FIDEHAE.

## IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

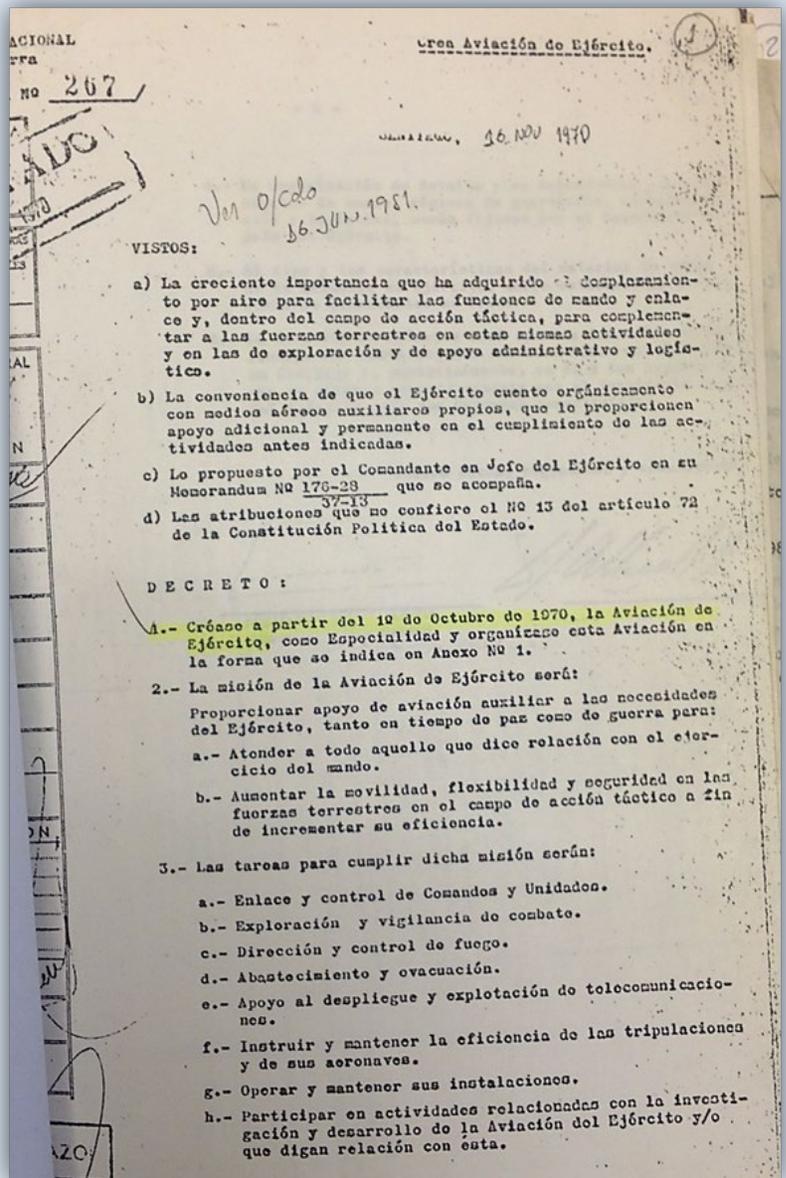
La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de octubre, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

**1/10/1970:** Junto con crearse como Especialidad de Aviación, se organiza la unidad antecesora a la Brigada de Aviación de Ejército de Chile. Con la necesidad de contar con medios aéreos propios, la Comandancia en Jefe del Ejército había dispuesto ya en la década de 1950, los estudios conducentes a concretar tal aspiración.

Diversos contratiempos retardaron ésta, hasta el 16 de noviembre de 1970, cuando por D.S. Nº 267, se establece como fecha oficial de creación a partir del 1º de octubre de ese año la Aviación de Ejército como especialidad, y su organización bajo la denominación de *Comando de Aviación de Ejército*.

Su primer comandante fue el Coronel, señor Gustavo Valenzuela Pérez.

**1/10/1984:** Con esta fecha, el entonces Presidente de la República y Comandante en Jefe del Ejército de Chile, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte inauguró el Regimiento de Aviación N°1 "La Independencia", con asiento en la ciudad de Rancagua y cuyo primer comandante fue el Teniente Coronel Raúl Moyano Vatel.



Saluda a US.

RAUL MOYANO VATEL  
Teniente Coronel  
Comandante Batallón Aviación

**1/10/1944:** Con gran concurrencia de autoridades, masivo público y el paso de una formación de aviones de la Fuerza Aérea de Chile, se realizan ese día domingo los funerales de don Jorge Matte Gormaz, quien en 1913, como Ministro de Guerra y Marina, fuera uno de los fundadores de la Escuela de Aeronáutica Militar. Matte fallecido a los 68 años de edad, era un reconocido abogado muy apreciado en los círculos sociales, políticos, bancarios, diplomáticos y de la aeronáutica nacional, desempeñando en el Aero Club de Chile un entusiasta y perseverante trabajo que le mereció el cargo de presidente en 1916, para el primer Congreso Panamericano de Aviación celebrado en Chile. Más tarde en 1921, comisionado por el gobierno, visitó Argentina, Brasil y Uruguay, como embajador extraordinario; en este año fue también, ministro del Interior subrogante.



En 1925, se le designó ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización y en este carácter fue a Montevideo a recibir al ex presidente Arturo Alessandri, que regresaba del destierro. Inició también, como Ministro de Relaciones Exteriores las gestiones de solución del problema de Tacna y Arica y puso su firma al Decreto que promulgó la nueva Constitución Política de Chile, que dio término al régimen parlamentario. En dicho año, además fue Ministro del Interior Subrogante.

Fue en la presidencia de Emiliano Figueroa Larraín, 1925-1927, que sirvió la cartera de Relaciones Exteriores y en la vice presidencia de Abraham Oyanedel, desempeñó las mismas funciones hasta 1932. Presidió la delegación chilena en la Octava Conferencia Panamericana de Lima de 1938.

**1/10/1999:** Se funda Amazonas S.A., la primera Línea Aérea Turística de Bolivia, operando vuelos regulares y chárter. Los primeros aviones de operación fueron tres Cessna Grand Caravan C-208B que llegaron a lugares del norte del país y la frontera con Brasil. En octubre de 2004 se reemplazan por aviones bimotores Fairchild metro 23. En julio del 2012 se amplían las operaciones a nuevos destinos y por ello se incorporan aviones Jet, el canadiense Bombardier CRJ 200. Si bien Amazonas nace como línea aérea bandera de la ciudad de La Paz y su conexión al departamento de Beni con rutas no convencionales en aeronaves de baja capacidad de transporte, la incorporación de la nueva flota de CRJ200 se convirtió en la más moderna de este país, y ha obtenido el objetivo de consolidarse en las rutas principales de Bolivia, incluidas Santa Cruz, Cochabamba, Sucre y las turísticas (Uyuni y Rurrenabaque) y luego su expansión hacia destinos internacionales tales como Cusco en Perú; Asunción en Paraguay; Campo Grande en Brasil, Iquique, Antofagasta, Copiapó y La Serena en Chile – Salta, Córdoba y Buenos Aires en Argentina; Montevideo en Uruguay y otros destinos de la región sudamericana.

Actualmente el centro de operaciones de la aerolínea se encuentra en el aeropuerto de Santa Cruz y tiene previsto hacer un paulatino cambio de flota de aviones hacia el Jet regional Embraer 190.



Su nombre proviene de la frase “A más zonas” que tiene un sonido idéntico a “Amazonas”.

Actualmente mantiene varios acuerdos interlineales que permiten ofrecer una mejor conectividad al pasajero que llega o sale de Bolivia, entre ellas: Copa, Air Europa, StarPerú y Aerolíneas Argentinas.

**2/10/1920:** Con motivo de las celebraciones de aniversario de la ciudad de Rancagua, los aviadores militares chilenos realizaron un raid. El comando de la Escuela Aeronáutica Militar dispuso que fueran un monoplano Bristol pilotado por el Teniente 1° José Arredondo; otro pilotado por el Capitán Armando Castro acompañado por el aspirante Wenceslao Díaz y un de Havilland pilotado por el Teniente coronel Víctor Huston llevando de pasajero al aspirante Carlos Charme. Los aviadores arrojaron sobre la ciudad unas proclamas que decían: **“El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio”**

**3/10/1929:** El piloto Teniente 2º Ingeniero, señor Alfonso Moraga, pierde la vida en un accidente de aviación mientras efectuaba un vuelo de instrucción. El oficial ingresado como aspirante el 29 de marzo de 1923, es uno de los muchos formados en la Escuela de Ingenieros Mecánicos que funcionó en el apostadero naval de Talcahuano en Chile, hasta fusionarse esta con la Escuela Naval de Valparaíso, en marzo de 1927.

**3/10/1933:** Vuelo por los cielos de Argentina y Brasil, de la Escuadrilla argentina “Sol de Mayo” al mando del pionero aviador Coronel señor Ángel María Zuloaga. Integrada por 10 aviones, nueve de los cuales eran de manufactura nacional.

Dicho vuelo fue realizado en ocasión de la visita a Brasil del entonces Presidente Argentino. Durante el vuelo, el Palomar - Río de Janeiro – El Palomar se recorrieron 4.560 Km sin sufrir desperfectos.



**3/10/1939:** Se inaugura el aeropuerto regional *Alberto Jaramillo Sánchez*, ubicado en el corregimiento de Otú y que sirve al Municipio de Remedios en Colombia. La pista del aeropuerto también es usada como una pequeña base militar para la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional.

**3/10/1940:** Siendo las tres de la tarde, aterrizan en El Bosque, la primera escuadrilla de seis aviones brasileños adquiridos en Norteamérica por este hermano país. Los aviones North American T-6, de

bombardeo y ataque, venían en viaje directo vía costa del Pacífico con rumbo al Brasil. A su arribo, cada tripulación fue saludada con una diana brindada por el *Orfeón de la Fuerza Aérea*. Se encontraban presente en esos momentos, el señor Embajador del Brasil, Samuel de Souza-Leao Gracie junto a personal de la Embajada; el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General Armando Castro; el señor Subsecretario de Aviación, comandante Alfredo Puga, quien concurrió en representación del Ministro de Defensa Nacional y altos jefes y oficiales de la institución aérea.

Una vez en tierra, los aviadores recién llegados junto a las autoridades se dirigieron a los jardines de la Escuela de Aviación, en cuyo mástil central fue izada la bandera del Brasil, mientras la banda ejecutaba los acordes del Himno Brasileño. Esta sencilla pero significativa ceremonia junto a la exteriorización de afecto por los aviadores chilenos, impresionó vivamente a los visitantes.



*El Jefe de la Escuadrilla, Mayor José Sampaio Macedo escucha los acordes de su himno patrio, en compañía de las autoridades nacionales y brasileras presentes*

La escuadrilla estaba formada por el Mayor José Sampaio Macedo, comandante; los tenientes R. Nicoll, R. Lima, M. Neves, H. Fonseca, A. Hamerly; los sargentos L. Aranha, L. Carvalho y B. Calado. Además, volando independientemente arribó a El Bosque esa tarde, el representante sudamericano de la fábrica North American Aviation, Inc. en Inglewood, el señor M. Bouchelle.

**5/10/1943:** Se decreta la creación de la Fuerza Aérea Naval Mexicana, previendo un ataque aéreo a México por parte de las fuerzas del Eje (Alemania, Italia y Japón), a las que este país había declarado la guerra el 28 de mayo de 1942. Sin embargo, no se enviaron aviones de combate a la Segunda Guerra hasta 1944, en que al formarse la Fuerza Aérea Expedicionaria, México contribuyó a la causa aliada con el “Escuadrón 201”.

**6/10/1916:** A bordo del vapor “Chiloé”, llegaron a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, trayendo consigo el monoplano “Talcahuano”, un Blériot biplaza de 80 hp., con el cual habían iniciado una gira meses antes, realizando demostraciones en diferentes ciudades del Sur de Chile, y con el que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que se realizaría en la ciudad brasilera de Río de Janeiro durante 1917. Será en este avión que el 1º de noviembre de 1916, logre el aviador David Fuentes éxito de cruzar el Estrecho de Magallanes desde Punta Arenas hasta la ciudad de Porvenir.

**6/10/1941:** Creación del Club Aéreo de Arica. Ubicado en la actual región de Arica y Parinacota en el extremo norte de Chile. Su historia se remonta a los éxitos alcanzados por el Club de Planeadores que fuera fundado en febrero de 1941.

Animados por este logro, la población ariqueña adhirió con entusiasmo a la campaña *Alas para Chile*, la que culminó con una colecta nacional realizada el 20 de agosto de 1941 en homenaje al natalicio de Bernardo O’Higgins y animada por el propio presidente Pedro Aguirre Cerda, que tuvo el propósito de reunir fondos para fomentar la aviación civil y formar pilotos para la Reserva Aérea del país.

Así mismo, un grupo cercano a los cuarenta entusiastas, incluida doña Ethel Quinteros Urra, la única mujer, se reunió el día seis de octubre en la biblioteca del Hotel Pacífico, con el propósito de fundar el club y eligiendo de inmediato su primer Directorio, el que quedó conformado por los señores Gonzalo Castro D., Presidente; Guillermo Quinteros T., Vicepresidente; Osvaldo Barrientos A., Secretario; Julio Muñoz L., Prosecretario; Jorge Idro M., Tesorero; Gabriel Alalquiaga F., Protesorero; Arnold Tossi G., Consejero; en tanto que el teniente Horacio Díaz de la Fuerza Aérea de Chile, fue designado delegado ante la Dirección de Aeronáutica.



**7/10/1943:** Se da inicio al Servicio de Auxiliares a Bordo en Chile, siendo la señorita Dora Magdalena María Koeppen Maisan, la primera en ocupar ese cargo como tripulante del avión Lan-Chile, modelo Lodestar de itinerario que al mando del Comandante Alfonso Cuadrado hizo la ruta Santiago-Antofagasta.

“Mucki” como cariñosamente le denominaban sus camaradas del Club Aéreo de Chile, había efectuado además su curso de piloto, obteniendo su brevet en febrero de 1940 en el Club Aéreo de Temuco (segundo más antiguo del país, fundado en 1929).

La Federación Aérea de Chile recuerda su nombre con el Premio “**Orden al Mérito Dora Koeppen Maisan**” que es otorgado anualmente, a destacadas pilotos femeninos.

**8/10/1913:** Cosme Renella Barbatto, se convierte en el primer piloto ecuatoriano en volar un avión sobre cielos del Ecuador, ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

Nacido en Secondigliano, Nápoles, Italia, el 15 de febrero de 1890, fue traído de un año de edad a Guayaquil por sus padres, Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido entusiasmados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial Poco después nacieron aquí en Guayaquil sus hermanas Fortuna y Josefina.

En 1912 ingresa al Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil, el que le financiará un viaje a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítaloparlante.

El alumno piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co. que usaban aviones Nieuport, donde se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

Con el apoyo de su Club en Ecuador, adquiere un avión Dalmistro de 50 hp. bautizado "Patria No.1" con el cual se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil.



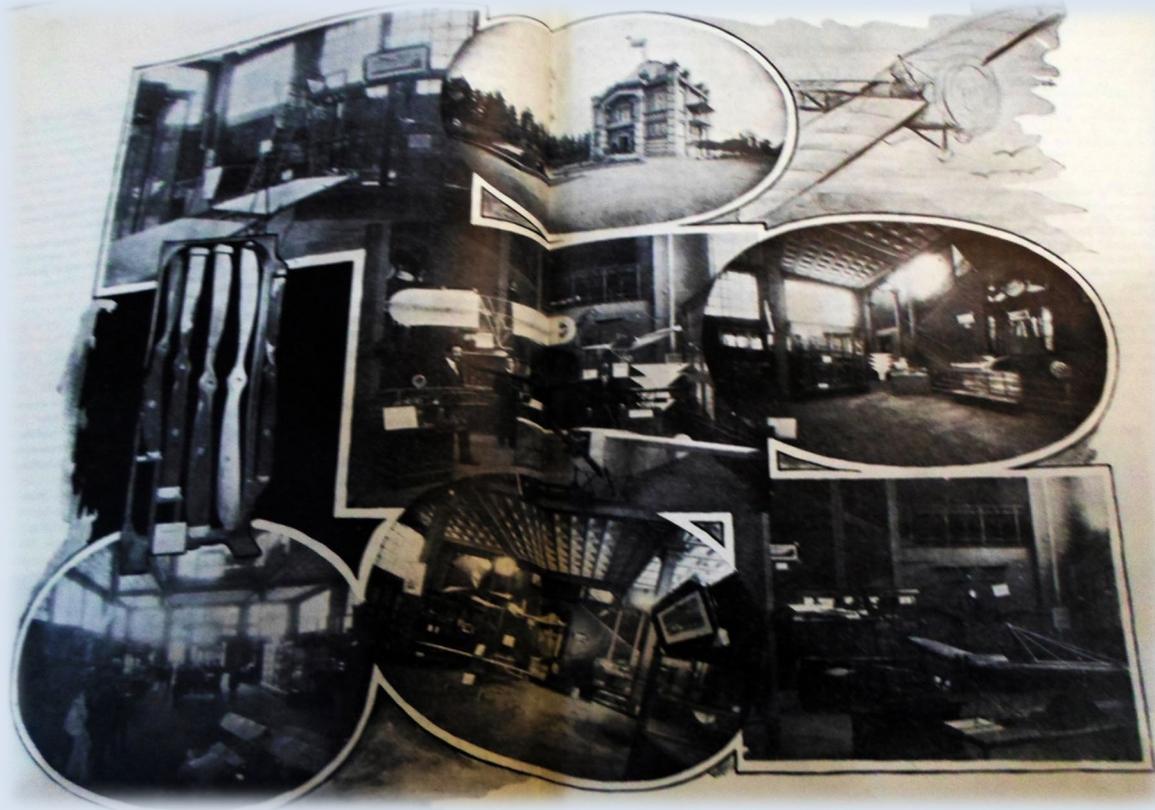
Cosme Rennella, un hombre optimista y alegre, siguió dedicado a su oficio de piloto hasta los últimos años de su vida y contribuyó enormemente al desarrollo de la aviación militar y comercial en Ecuador, a veces comisionado como piloto militar e instructor, otras tantas como piloto comercial y postal, considerado el decano de los pilotos ecuatorianos disfrutó del respeto de sus compatriotas y camaradas de armas, fue ascendido al rango de Teniente Coronel de Aviación el 25 de diciembre de 1936.

**8/10/1929:** Cubana de Aviación fue fundada en La Habana. Cuando en América sólo existían 8 aerolíneas y en el resto del mundo 21 empresas. Comenzó como Compañía Cubana Nacional de Aviación Curtiss. En 1932 al ser comprada por Pan Am, se deja fuera el nombre "Curtiss". En 1959, con la llegada de la Revolución Cubana es nacionalizada y su nombre oficial es cambiado a Empresa Consolidada Cubana de Aviación. Actualmente Cubana de Aviación S.A, es la línea aérea de bandera en Cuba y se dedica al transporte de pasajeros, carga, correo y vuelos chárter.

**9/10/1913:** El Aeroclub de Chile, organiza en el hermoso Pabellón de Industrias ubicado en el recinto de la Quinta Normal, la Primera Exposición en Sudamérica de Aeroplanos fabricados en el país.

A la importante jornada iniciada a las 16 horas de ese día, acude el Presidente de la República S.E. señor Ramón Barros junto a algunos de sus Ministros de Estado y altas personalidades. Antes de darse

por terminado el acto, se iniciaron algunas “volaciones” realizadas por el piloto señor Clodomiro Figueroa.



**9/10/1948:** Se crea la “*Posta Aérea Sanitaria de Osorno*”, servida admirablemente por los pilotos del Club Aéreo de Osorno. Ofrece el servicio con un avión ambulancia Beechcraft “Bonanza” adquirido con fondos del club. Algunos de sus primeros pilotos fueron Eduardo Burnier y Carlos Buschmann.

**9/10/1980:** Mediante el Decreto Ley N° 17.691, se crea el Ministerio de Aeronáutica de Bolivia, entidad que por años aglutinó las actividades aeronáuticas de este país hasta ser suprimido en 1990.

**11/10/1932:** Se nombra alumno extranjero de la Escuela de Aviación al Guardiamarina de 2da. Clase, Ingeniero ecuatoriano, señor Nicolás López Valdivieso. El oficial que por Decreto Supremo N°1195 del 31 de agosto de 1932 pasó de la Armada a disposición de la Fuerza Aérea, prestará sus servicios como alumno del Curso de Pilotaje.

**11/10/1963:** Nacimiento del Servicio Aero Fotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (S.A.F.).

Este importante organismo es creado por Ley N°15.284, cuyo principal objetivo es satisfacer las necesidades de aerofotogrametría y técnicas afines, e instruir al personal de la Fuerza Aérea de Chile en estas materias. Su primer Director, fue el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Juan Soler Manfredini.



**11/10/1995:** Creación de la Vº Brigada Aérea en Antofagasta. Dentro de una modificación al organigrama institucional, la 1º Brigada Aérea es trasladada desde Antofagasta (BA Cerro Moreno) a Iquique (B.A. Chucumata), y Cerro Moreno pasa a ser asentamiento de esta nueva Vº Brigada Aérea, que agrupa como unidades de vuelo, a los Grupos de Aviación N°7 y 8, además de unidades logísticas, electrónicas y Antiaéreas. Su primer comandante fue el General de Brigada Aérea (A), señor Ettore Rossi Zerega.

**12/10/1920:** A bordo del vapor Santa Teresa, llega a Valparaíso la Misión Aérea del Mayor R.A.F, señor Frank P. Scott, ex instructor del Central Flying School de Gosport en Inglaterra. Le acompañaban como instructores ayudantes, el Mayor, señor Charles Pickthorn y el Capitán señor Osvaldo Manning, destacados pilotos de la Real Fuerza Aérea Británica y otros destacados especialistas en mecánica.

**12/10/1923:** Durante la presidencia de Bolivia, del Dr. Bautista Saavedra Mallea, se funda oficialmente la Escuela de Aviación Boliviana, creada por el Decreto Supremo del 7 de septiembre del mismo año.

**12/10/1935:** Creación del Club Aéreo de Valparaíso y Viña del Mar. Su nombre fue originalmente "Club Aéreo de Aconcagua" y comenzó a operar en El Belloto, donde se construyó una pista. Posteriormente, el terreno fue adquirido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual dotándolo de la infraestructura necesaria lo convirtió en el Aeródromo El Belloto, el cual operó bajo esta denominación hasta algunos años atrás. Con el tiempo, el Club cambió su nombre a "Club Aéreo Valparaíso y Viña del Mar". En el año 1961, el Club adquirió el terreno donde está actualmente ubicado el Aeródromo de Rodelillo en Viña del Mar, trasladándose a él en el año 1964. Importante resulta destacar que esta pista, fue el primer y único aeródromo civil que tuvieron y siguen teniendo hasta hoy las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

**12/10/2005:** En Paris (Francia), la FAI (Federación Aeronáutica Internacional) otorga el Diploma Paul Tissandier a la señora Madeleine Dupont en reconocimiento a los destacados servicios prestados a la aeronáutica y los deportes aéreos.

**13/10/1966:** Formación del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, elemento logístico que agrupa todas las actividades de mantenimiento de línea realizadas al material de ala fija y rotatoria de la Armada de Chile.

**13/10/1968:** Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°35 de la Fuerza Aérea de Chile. Asentada en Puerto Montt, (IIIª Brigada Aérea), esta unidad fue creada inicialmente bajo la denominación de Departamento de Comunicaciones y Electrónica que funcionaba en la Base Aérea de La Chamiza, y que años más tarde, el 6 de junio de 1986 adoptara su actual nombre.



**14/10/1895:** Nace el Capitán de Ingenieros Mariano Barberán y Tros De Ilarduya, director de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y héroe de la Guerra de Marruecos, habiendo adquirido

un reconocido prestigio como navegante en la preparación del vuelo del Plus Ultra, concibió la idea de realizar un vuelo sin escalas desde España a las Antillas.

**14/10/1946:** Un Douglas DC-4 de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), dio inicio a los vuelos comerciales itinerantes entre Buenos Aires y Santiago y al día siguiente un Douglas DC-3 de la Línea Aérea Nacional de Chile, los estableció entre Santiago y Buenos Aires.

**14/10/1975:** Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°31, en Antofagasta, Chile. Denominado originalmente como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°31. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) señor Fernando Gómez Astudillo.

**15/10/1954:** Se celebra por primera vez el Día del Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea de Chile, tras ser creado por O.C.J N°97 del 22 de marzo de 1954.

**16/10/1928:** Con esta fecha se dispuso que el aeródromo de Iquique se denominara "Los Cóndores". Su característico primer hangar metálico, de 100 metros de largo por 30 metros de ancho llevó pintado el nombre del Aeródromo y de la ciudad de origen, fue construido por la firma Curtiss Aeroplane Export Corp. y entregado para el servicio en enero de 1930.

**16/10/1936:** Como justo homenaje y reconocimiento a su aporte a la aviación, se denominarán "Santos-Dumont", "Bartolomé de Guzmán" y "Augusto Severo" los aeropuertos brasileros situados en Punta de Calabouço, en Santa Cruz y en Recife respectivamente.

**16/10/1939:** Se crea la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas" de la Fuerza Aérea de Chile.

Ante la creciente complejidad de los aviones y sistemas que incorporaba la Fuerza Aérea, fue necesario reestructurar y ampliar el campo de acción de la existente "Escuela de Mecánicos", creada en 1935, pasando a ser "Escuela de Especialidades Mecánicas", creada por Decreto Supremo Seco I. N° 666, de 16 de octubre de 1939.

Tiene por objetivo formar los especialistas del cuadro permanente que requiere la Institución para el cumplimiento de su misión. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (I) señor Gustavo Herrera Ponce de León.



*Escarapela usada por los alumnos de la Escuela de Especialidades*

**16/10/1946:** Se dicta en esta fecha el Decreto Supremo N°701, creando la Federación de Clubes Aéreos de Chile, más tarde conocida como Federación Aérea de Chile (FEDACH). Su primer director fue el aviador y entonces Secretario del Club Aéreo de Chile, don José Claro Vial.

**16/10/1956:** Es creado el ya desaparecido Club Aéreo de Panimávida.

**17/10/1908:** Hace 114 años en Buenos Aires, se eleva el globo "Pampero", llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente, pero en horas de la

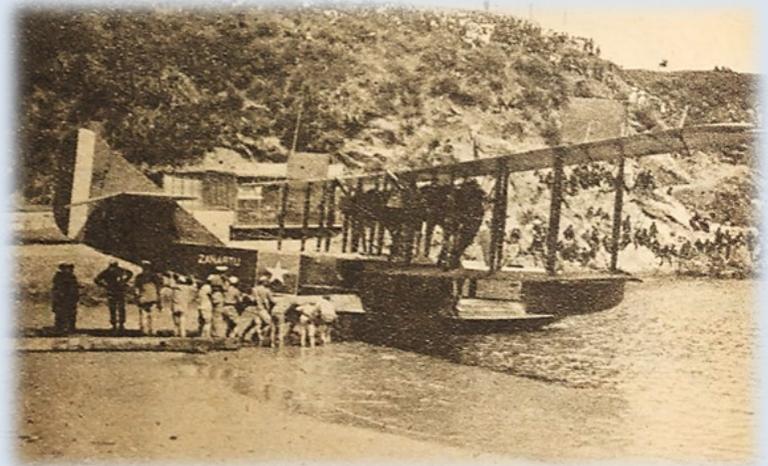
noche el viento lo arrastró hacia el río, de donde nunca más volvieron sus intrépidos tripulantes, quienes se convirtieron en los primeros mártires de la naciente aeronáutica argentina.

**17/10/1916:** Se cumple otro aniversario del trágico accidente en Buenos Aires, que le costara la vida al piloto pionero y acróbata de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi, quien durante un vuelo de prueba, verificaba las reparaciones hechas a su avión tras el incidente aéreo sufrido en los Estados Unidos.

El muy apreciado aviador conocido como el “Rey del Aire” cae con las alas de su avión tronchadas, ante su joven esposa y un público desbordante que observaba su ya legendaria temeridad.



**17/10/1921:** Concluye el armado del primer bote volador de la entonces “Estación de Hidroaviones” de la Marina de Chile, en la caleta de Las Torpederas, en Valparaíso. Con la asistencia del Director General de la Institución, Almirante Muñoz Hurtado acompañado de su señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado se procedió a romper en la proa del bote Felixtowe F2A una botella de Champagne bautizándolo como “Guardia Marina Zañartu”.



*Bautizado en recuerdo del valeroso joven piloto, Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, fallecido trágicamente en mayo de 1921.*

En la ceremonia estuvo presente el Capellán de la Armada, Presbítero don Ángel Custodio Concha quien bendijo la embarcación y a sus tripulantes.

El bote volador tenía capacidad para ocho personas, tenía dos motores y fue una de las naves más grandes que operó en Chile por esos años, efectuando destacados vuelos.

**17/10/1967:** Creación del Club Aéreo de Laja, ubicado en la Provincia de Biobío de la VIII Región de Chile.



**18/10/1913:** Primer oficial mártir de la Marina chilena, víctima de la aviación.

Durante el desarrollo de las pruebas para optar al Título de Piloto Aviador por algunos integrantes del cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque (Santiago), ocurre un trágico accidente, falleciendo el alumno aviador, Teniente 2º señor Pedro Nolasco Luco Cristie.

**18/10/1951:** Se crea el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil de Colombia, adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

**19/10/1913:** Se elige este día para inaugurar en la localidad francesa de Saint Cloud, en París un monumento dedicado al insigne pionero brasilero de la aviación mundial, señor Alberto Santos-Dumont, en recuerdo que un 19 de octubre de 1901, utilizara por primera vez un motor de combustión interna en la aeronáutica.

Esta estatua de bronce se erige en la misma zona, en honor al primer hombre que realizó exitosamente una aventura aérea en el dirigible de su creación N° 6, haciendo que este aparato recorriera un circuito controlado entre el Parque del Aeroclub de Francia en Saint-Cloud y la Torre Eiffel en menos de treinta minutos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la escultura fue removida de su base y aparentemente fundida. Luego de terminado el conflicto, el gobierno brasileño y la colonia brasilera residente ofrecieron a Francia una realizar una réplica de la estatua con la cual el 4 de julio 1952 se reinauguró este hermoso testimonio.

**19/10/1927:** Inicia operaciones la Pan American World Airways, con el vuelo entre Cayo Hueso, U.S.A. y la ciudad de La Habana en Cuba.



Obra del escultor francés Georges Colin, y sobre su base lleva el texto:

***"Este monumento fue erigido por el Aero-club de France para conmemorarlas experiencias de Santos Dumont, pionero del transporte aéreo".***

**20/10/1932:** Por Decreto Supremo N° 105, de esta fecha, se asciende de grado al Sub Oficial Mayor Mecánico, Sr. Marcos Loyola González, al grado de Ingeniero 3° de Aviación, convirtiéndose así en el primer suboficial en ascender a oficial.

En la Circular 105, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo Sr. Adirio Jessen Ahumada, señala el hecho de modo sirva de estímulo a todo el personal, *“pues la mayoría de los diversos escalafones de tropa”*, contemplan esta ampliación en la carrera a la categoría de Oficial.

*“Sólo se exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable”*

Finaliza el texto de la circular: *“Este Comando en Jefe se complace comentar este merecido ascenso, y espera y desea, poder premiar en igual forma el esfuerzo profesional de cualesquier miembro del personal de tropa de la Fuerza Aérea Nacional”*. Se dio orden de difundir la nota en la Orden del Día, para que llegara a conocimiento de todo el personal.

**20/10/1948:** A través del Decreto Supremo N°609, obtiene su actual denominación, la Federación Aérea de Chile.

**21/10/1944:** Se crea la actual División de Bienestar Social de la Fuerza Aérea de Chile, bajo la denominación de Departamento de Bienestar, debe su origen a iniciativa del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, siendo su primer jefe el Comandante de Grupo (T) Sr. Luis Bravo Jofré.

Su misión es la de proporcionar al personal institucional asistencia social, jurídica, educacional, económica, religiosa, etc.

El actual Jefe de esta importante División de la Fach, es el distinguido General de Brigada Aérea (A), señor Miguel Marguirot Fajardo.

**22/10/1929:** Creación del Club Aéreo de Temuco. Su primer Directorio provisorio lo conformaron el Capitán de Ejército, señor Osvaldo Acuña, como Presidente y el Teniente de Ejército, señor Guillermo Rodríguez, como su Secretario.

SOBRE ASCENSO A GRADOS SUPERIORES DEL  
PERSONAL DE TROPA DE LA F A N

D. P. 1 Núm 105.—Santiago, 20 de Octubre de 1932

CIRCULAR 105

«Por Decreto Supremo reciente, ha sido ascendido a Ingeniero 3° de Aviación el Sub-oficial Marcos Loyola Gonzalez, este ascenso pone en practica, por primera vez, lo establecido en la Ley respectiva que amplía la carrera del personal de tropa.

Por este motivo, este Comando en Jefe no ha querido dejar pasar inadvertido este hecho, y que el ascenso del Sub-Oficial Mayor Loyola, sirva de estímulo a todo el personal, pues, la mayoría de los diversos escalafones de tropa contemplan esta ampliación en la carrera del Sub Oficial a la categoría de Oficial.

Esto exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable.



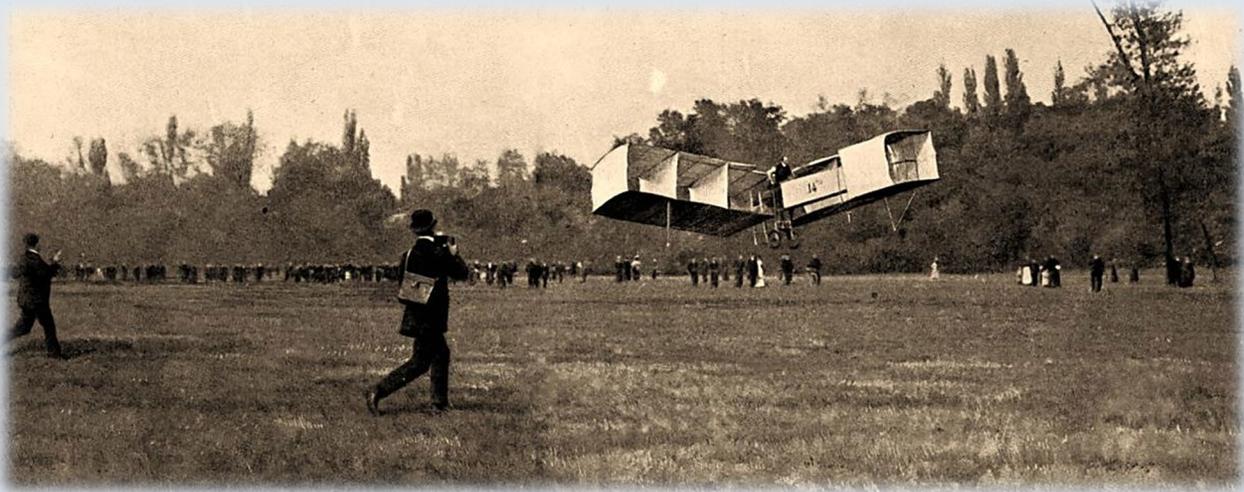
**22/10/1944:** Se funda el Club Aéreo de Parral. En la época de su creación, esta organización estuvo equipado con material aéreo Aeronca y Fairchild, común a los clubes aéreos civiles de la época. Tras un largo receso, este Club se reactivó en 1999.

**22/10/1946:** Mediante la Resolución Ejecutiva Número 22, se autoriza a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia –AVIANCA–, para prestar Servicios de Aeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil en el país, hasta cuando el gobierno asuma directamente la prestación de sus servicios. Esta resolución sienta las bases de los actuales Servicios de Tránsito Aéreo y Comunicaciones Aeronáuticas en este país.

**23/10/1906:** El célebre brasileño Alberto Santos Dumont, con un pequeño aeroplano de su invención bautizado como “14-bis”, realiza un vuelo de unos 70 metros a algo menos de 2 metros de altitud sobre el campo de Bagatelle en París. Esta hazaña aeronáutica marca el primer vuelo de un avión que despegar por sus propios medios, diferenciándose del famoso “Wright Flyer” de los Hermanos Wilbur y Orville Wright, el cual para despegar era catapultado al aire.

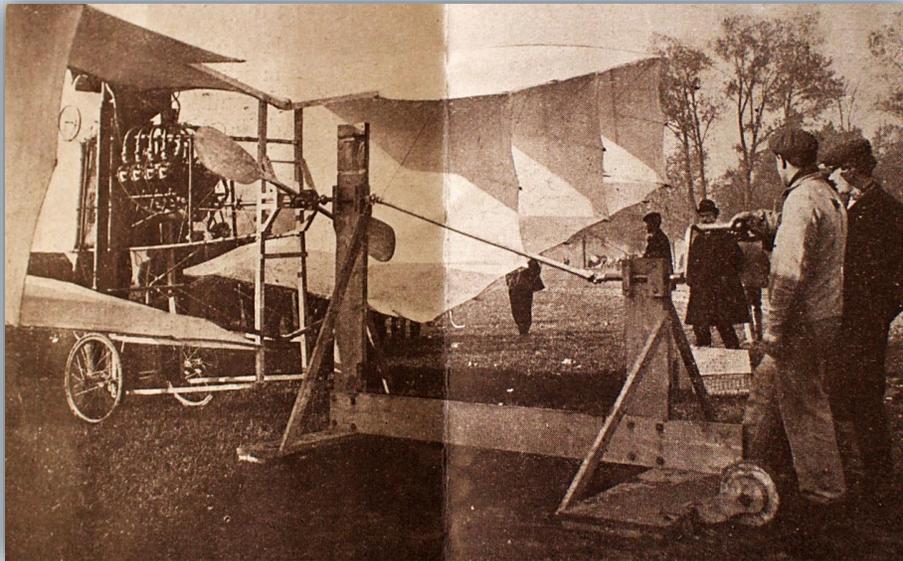
*“Santos Dumont, verdadero e inquieto “Sportsman”, quiso, con notable clarividencia, cambiar su orientación aeronáutica y se dedicó con éxito a la conquista del aire por medio de aparatos más pesados que ese elemento. Aportó a tal fin su envidiable experiencia, y en julio de 1906 logró “despegar”, por primera vez en Europa, en uno de esos vehículos. Efectuó un breve salto de unos cuantos metros, al término del cual resultó averiado el tren de aterrizaje, lo que le impidió reanudar sus ensayos hasta el 23 de octubre, fecha consagrada en el Brasil como Día de la Aviación”.*

La prueba antes referida, que relata este extracto de texto superior, fue presenciada por representantes del Aero Club de Francia, quienes sin duda informaron a la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), que fuera fundada poco tiempo antes, el **14 de octubre de 1905**.



**Fotografía del trascendental momento en la historia de la navegación aérea mundial.**

*(Fuente L'illustration, 23 de octubre de 1906)*



*Antes de la partida. El motor se pone en marcha con la ayuda de una manivela instalada sobre un aparato independiente del aeroplano con la cual se evitan eventuales accidentes.*

**23/10/1943:** Por medio de un decreto, el presidente mexicano, señor Manuel Ávila Camacho instituye que en el día 23 de octubre de cada año, se conmemorará el “Día Nacional de la Aviación Mexicana”.

**24/10/2007:** Es creada “Boliviana de Aviación”(BoA), mediante el Decreto Supremo N° 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Cuenta con estatutos aprobados mediante Decreto Supremo N° 29482 de 19 de marzo de 2008. Comenzó sus operaciones en marzo de 2009.

**25/10/1921:** A contar de esta fecha, por Decreto N°3101, se suprimió la Inspectoría General de Aviación, la que había sido establecida por D.S. N°1669, del 15 de julio de 1920. En su lugar, se crearía la Dirección de Aeronáutica Militar, que comienza a figurar en noviembre de 1921, cuando por Decreto G. 5 N° 3186 del 4 de noviembre se aprueba un Nuevo Reglamento Orgánico de los Servicios Aéreos del Ejército.

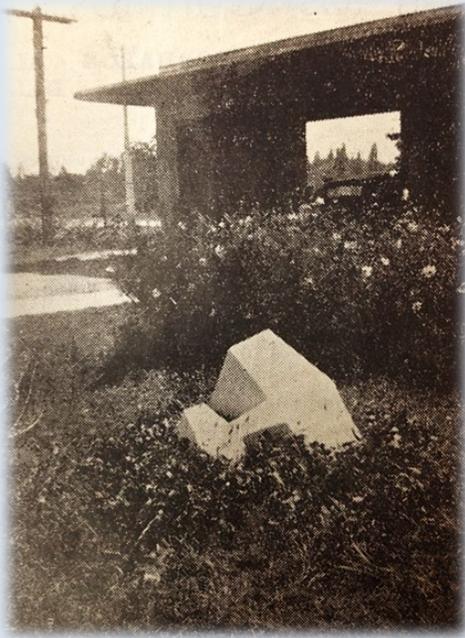
El primer Director de Aeronáutica Militar chilena fue el General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.



*Luis Contreras Sotomayor*

**26/10/1917:** Tras su condición de neutralidad declarada en 1914, Brasil declara la guerra al Imperio Alemán. Esta nación fue el único país de América del Sur en participar efectivamente en este conflicto más allá de una declaración formal.

**27/10/1940:** Fallece en un lamentable accidente aéreo, el pionero aeronáutico francés vecindado en Chile, don César Copetta Brosio, quien fuera el autor del primer vuelo en aeroplano en Chile, en 1910.



*Foto izquierda: Sobrio y sencillo, simbolizando así la personalidad de don César Copetta, aparece a la entrada del antiguo aeropuerto Los Cerrillos, el monolito que indicara el lugar de su trágico accidente en 1940 (Inaugurado el 6 de diciembre de 1942)*

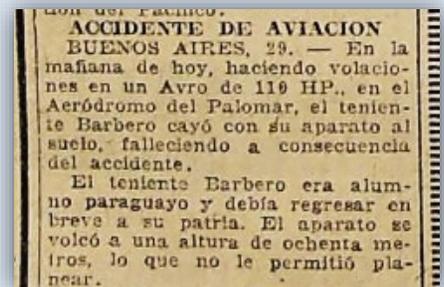
*Foto derecha: Dos grandes de la Aviación Nacional. Señores Arturo Merino Benítez junto a don César Copetta Brosio*

**28/10/1915:** Récord sudamericano de altura con pasajero. El piloto chileno, señor David Fuentes, llevando como pasajero al deportista Federico Helfmann bate el récord sudamericano de altura con pasajero en el Sporting Club de Viña del Mar, alcanzó una altura de 3.200 mts. en un avión Blériot XI "Tándem".

**28/10/1987:** Creación del Grupo de Comunicación y Detección N°32 de la Fuerza Aérea de Chile, en Santiago. Inicialmente denominado Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°32. Su primer jefe fue el Comandante de Escuadrilla (DA), señor Jorge Dumont Baeza.

**29/10/1921:** Fallece trágicamente en Buenos Aires Argentina, el aviador militar paraguayo, teniente Victorio Barbero, quien pocos días antes, el 23 de octubre, había recibido su brevet de piloto.

Pettirossi, Escario y Barbero, se habían constituido en los legítimos forjadores de la conciencia aérea del Paraguay, y a ellos se debieron los brotes iniciales de inquietud en materia de la actividad aérea nacional. También se hace digno destacar una trágica coincidencia, los tres murieron en el mes de octubre en distintos años y en la República Argentina, puede decirse que el mes de octubre es un mes luctuoso en la historia de la aeronáutica paraguaya.



**29/10/1990:** Se recepciona en Francia el primer helicóptero Super Puma para la Armada de Chile, destinándose al entrenamiento de pilotos y misiones de transporte y rescate. Los siguientes aparatos de este fabricante recibidos corresponden al modelo Cougar, equipados para misiones AS.



Helicóptero Super Puma de la Armada de Chile

**30/10/1919:** Se realiza el sobre vuelo de un hidroavión sobre la bahía y ciudad de Valparaíso. El aparato de dotación del acorazado O'Higgins que piloteado por el teniente Manuel Francke Mariotti, rompió aquellos días un record de altura al alcanzar los 11.000 pies, no superado para este tipo de naves en Sudamérica.



**30/10/1944:** Fundación del Club Aéreo de Angol. Ubicado en la capital de la Provincia de Malleco en la Región de la Araucanía de Chile.



**31/10/1929:** El aviador de la Compagnie Générale Aéropostale y reconocido escritor francés, señor Antoine de Saint Exupéry lleva el primer correo aéreo patagónico.



## V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### EL MAUSOLEO DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

Todo parecía marchar bien aquella rutinaria tarde del lunes 18 de noviembre de 1929 en la Escuela de Aviación. Hacía poco, uno de los alumnos había iniciado un vuelo de práctica en el de Havilland DH.60 Moth N°49 pero cuando intentaba hacer la maniobra “Looping the Loop”, el pequeño biplano, plegó sus alas precipitándose a tierra en terrenos de la Viña Benítez, que se encontraba al frente del aeródromo de El Bosque, llevándose consigo la vida del joven subteniente Carlos Schell Gubert.

Sus restos fueron velados en la Escuela durante toda la tarde y la noche por una guardia de honor y sus compañeros de arma hasta la hora que fueron transportados a Santiago en un carro especial del Ferrocarril Eléctrico de San Bernardo.

Al sepelio concurrió la totalidad del personal de tropa y oficiales de la Escuela de Aviación, delegaciones de los demás cuerpos y una sección del Regimiento de Infantería, N° 1 “Buin”, con su estandarte y banda de músicos, que rindió los honores fúnebres en la plaza del Cementerio General, al tiempo que una escuadrilla de aviones evolucionaba sobre el cortejo que avanzaba hacia el Mausoleo del Ejército, encabezado por el Director de la Aviación Militar, teniente coronel Arturo Merino y el Director de la Escuela de Aviación, comandante Diego Aracena, acompañados por una guardia de honor rodeando el féretro y sus compañeros de curso.

Entre estos, iba el subteniente Diego Barros Ortiz, compañero y amigo del oficial caído. Al igual que el subteniente Schell había ingresado a la Escuela Militar de la que había egresado como subteniente de artillería.

A continuación, le solicitó a su tío, Arturo Merino, que lo admitiera en la Escuela de Aeronáutica Militar. Y allí estaba el aspirante a Icaro esa trágica tarde observando las maniobras que su amigo y compañero de curso Carlos Shell efectuaba en El Bosque.

De pronto, *“mi amigo cayó rendido en su avión con el mismo vaivén de una hoja en la tormenta. Sufrí un terrible impacto; era el primero en morir en nuestro curso, sus veinte años eran nuestros veinte años, sus sueños fueron nuestros sueños.*

*Por él se escribió Camaradas, versos que nos repetían “camaradas en la vida y en la muerte, camaradas”. Agrega Barros que alguien se apresuró en mostrárselos al comodoro Merino. “Estaba por nacer la Fuerza Aérea. Era un maravilloso alumbramiento de alas y hélices unidas en un solo haz. Me dijo el Comodoro, busquemos teniente un músico para ellos. Será el himno de la nueva Fuerza Aérea”.*

# Himno de la Fuerza Aérea Nacional

Durante el almuerzo efectuado ayer en Los Cerrillos, el autor del Himno de la Fuerza Aérea Nacional, sub-teniente don Diego Barros, recitó esta inspirada composición, arrancando grandes aplausos de la numerosa concurrencia.

Como se sabe, la música de este himno se debe al conocido compositor maestro Francisco Piccione.

con las alas enarcadas  
en suprema sed de cielo  
dejaremos, camaradas,  
cualquier día la legión,  
el rumor de los aviones  
quedarán en la hondonada  
fusionados al Recuerdo  
de la madre y de la amada,  
en el cofre de oro viejo  
que quedó del corazón.

Revivamos en las alas  
de la vida, compañeros,  
ese vuelo sin escalas  
todo azul de inmensidad,  
y esperemos, siempre alegres,  
siempre unidos, siempre hermanos,  
la fantástica batida de los cóndores  
(lejanos

que vendrán desde lo alto,  
a llevarnos más allá.  
Con las alas extendidas  
en la quimérica bandada  
dejaremos, camaradas,  
uno a uno la legión;  
el rumor de los aviones  
lo oiremos en los astros,  
volaremos en las noches  
como un gran tropel de albatros,  
siempre unidos, siempre hermanos,  
en fantástica visión.

*Versión del Himno Camaradas recitada por subteniente Diego Barros, durante el almuerzo en la inauguración de la sede del Club Aéreo de Chile en Los Cerrillos, el domingo 28 de septiembre de 1929*

El himno fue inicialmente musicalizado en 1930 por Francesco Piccione e interpretado por primera vez en público por el Coro del Teatro Municipal el 18 de septiembre de ese año ante el presidente Carlos Ibáñez. Pero como el comandante Merino no quedara del todo conforme, se lo entregó al músico español radicado en Chile, don Ángel Ceruti quien lo recompuso para ser formalmente establecido como el Himno Oficial de la Fuerza Aérea en 1933 mediante una Orden del Comando en Jefe.

## APRUEBA HIMNO OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA NACIONAL

Núm 36 — Santiago, 4 de Febrero de  
1933

Apruébase como Himno Oficial de la Fuerza Aérea Nacional, al «Himno de los Aviadores», de que es autor el Teniente 2º de Aviación señor Diego Barros Ortíz, musicado por el señor Angel Cerutti.

Anótese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial —D Aracena A, Comandante de Grupo, Comandante en Jefe.

*Recorte del Boletín Oficial de la Fuerza Aérea Nacional 1933*

Por otra parte, al dejar el féretro del subteniente Schell en el Mausoleo del Ejército, al teniente coronel Arturo Merino le quedó rondando la idea que la aviación debería contar con un Mausoleo de la Aviación donde dar sepultura a sus mártires, disponiendo que cada vez que ocurriera una catástrofe aérea, las unidades deberían efectuar una colecta voluntaria en recuerdo de los mártires, en vez de adquirir flores, con el objeto de incrementar los fondos para tan noble finalidad.



*Tumba del subteniente Carlos Schell Gubert en el Mausoleo de la Fuerza Aérea*



*Mausoleo de la Fuerza Aérea en el Cementerio General de Santiago*

Una de las primeras contribuciones pro mausoleo, provino del Club Aéreo de Chile que donó \$1000 en memoria del capitán Alfredo Fuentes, caído junto a Merino, en las gélidas aguas del Estrecho de Magallanes.

El capitán Alfredo Fuentes, era socio de la institución, razón por la que junto con la donación recomendó a sus asociados contribuir a tan laudable iniciativa, para lo que deberían dirigirse a la secretaria del Club, que funcionaba transitoriamente en la Dirección de Aviación del ministerio de Guerra.

El mausoleo que finalmente abrió sus puertas en 1933, para acoger a los mártires que se encontraban dispersos en diferentes tumbas y mausoleos, es de líneas muy sencillas en cuya fachada destacan dos sobre relieves de cemento imitación granito de estilo art déco, uno a cada lado de la puerta, obra de Osvaldo González C. El de la izquierda, es un ángel parado detrás de una lápida, que abraza con su ala a un mortal en actitud de ascenso y el de la derecha muestra una figura femenina desnuda que sostiene una rama de laurel y una lápida sobre la cual está posado un cóndor y en cada lápida, se encuentra inscrito un epitafio lírico por Diego Barros Ortiz.



*Aquí yacen vencidos por la muerte  
 Por conquistar azules horizontes  
 Y ser como los cóndores de fuertes  
 Los hombres que tuvieron en la vida  
 Alas de Ariel y arrestos de Cyrano  
 La juventud sentimental y altiva  
 La que dejó en el cielo diluida  
 Un sueño de Titán grande y humano*

*¡Mortal que miras este mausoleo!  
 Descúbrete y medita:  
 La fragua en que forjaron sus virtudes  
 De idealidad y amor está bendita.  
 En la amplia puerta sacra estan las alas  
 tratando altivas de seguir el vuelo.  
 Alas que abreviaron la partida.  
 ¡Piensa mortal si acaso habrá antesala  
 para los conquistadores de los cielos!*

Pero nuestro prolífico poeta aviador, que además es autor entre otros versos del Brindis (1934), del mencionado Epitafio (1935), del poema Piloto de Guerra; del Himno del Grupo 4, con música Javier Rengifo; del Himno del Regimiento de Artillería Anti Aérea; del Himno de la Escuela de Tiro y Bombardeo; del Himno de la Aviación Civil (1941); del Himno del Club Universitario de Aviación (1945) y del Himno de la Posta Aérea de las Américas, no se encuentra en aquel lugar.

No muy lejos de allí en una piedra labrada se puede leer al final de un poema:

*“Adios, no me lloreis, Yo nada os pido  
Ni nada me debeis a mi partida  
Para la muerte Dios hizo el olvido  
Y el amor y el placer para la vida”*

Lo firma el general Tobías Barros Merino, padre del aviador.



No obstante el pensamiento de su padre, su hijo nos dice que la *fantástica batida de los cóndores lejanos, que vendrán desde lo alto a llevarnos Más Allá*, se hace presente a los pies del monumento a los Mártires de la Aviación cada 1° de noviembre, en la ceremonia religiosa que rescata del olvido a los que ya partieron.



**Alberto Fernández Donoso**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía**

- Castro Sauritain, Carlos. “Diego Barros Ortiz. Aviador y Poeta”
- Fernández Donoso, Alberto. “La aviación chilena a través de los monumentos públicos, sitios históricos y construcciones patrimoniales”. Inédito.
- Pizarro, Alejandro. “Comodoro Merino Benítez. Hombre del Destino”
- “El avión de los Poetas”. Revista Aerohistoria, agosto 2020. IIHACH.
- Historia de la Fuerza Aérea. Vols. 1 y 2. Fuerza Aérea de Chile.

## UN PROTAGONISTA DE LA HISTORIA AERONÁUTICA VUELVE A SURCAR LOS CIELOS DE MÉXICO. EL INICIO DE UNA HISTORIA: EL STINSON RELIANT SR-5A

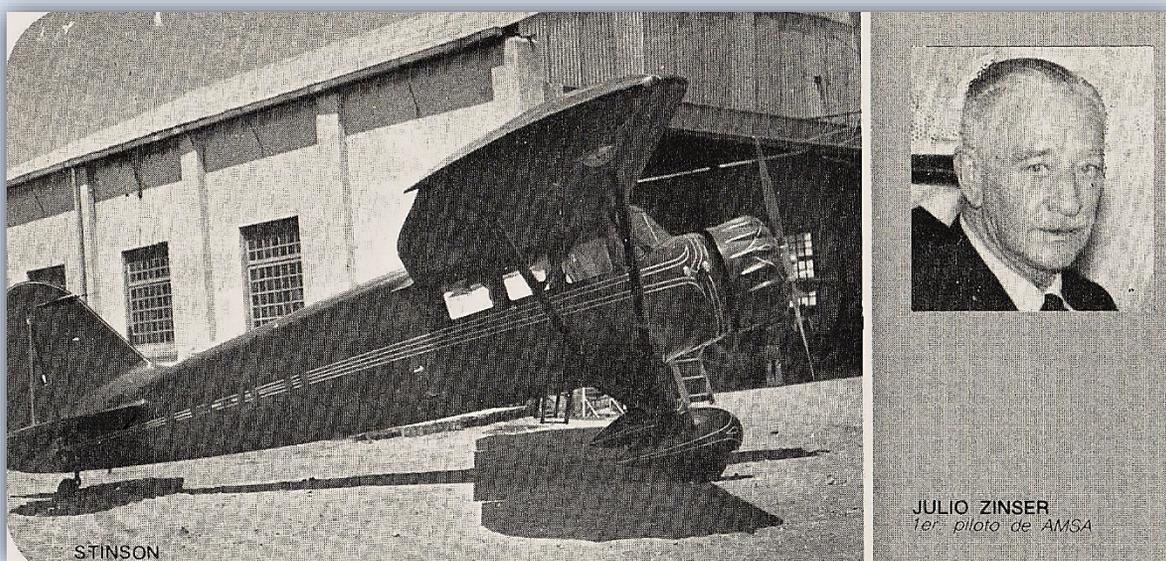
Hace poco más de 88 años, en junio de 1934, el empresario mexicano don Antonio Díaz Lombardo viajó a Kansas City en compañía de un joven piloto de nombre Julio Zinser, quien sería su asesor en la compra de un avión para iniciar una empresa aérea en México.

El proyecto de don Antonio Díaz Lombardo era establecer un servicio aéreo entre la Ciudad de México y el puerto de Acapulco, que a principios de los años treinta, se había convertido rápidamente en un centro vacacional de gran importancia para los capitalinos y por eso buscaba el avión idóneo para tal empresa.

El avión seleccionado fue un Stinson Reliant modelo SR-5A, un pequeño avión fabricado por la compañía estadounidense Stinson Aircraft Company, apenas en mayo de ese mismo año. Se trataba de una aeronave que poseía un motor radial Lycoming R-680-6, de 245 caballos de fuerza, con capacidad de tres a cuatro pasajeros y un piloto.

La aeronave tenía la matrícula estadounidense NC-14163, y partió de Kansas City con destino a la Ciudad de México. Abordo, don Antonio Díaz Lombardo y Julio Zinser como piloto al mando del Stinson.

Volaron en el Stinson desde Kansas City hasta San Antonio haciendo dos escalas, primero en Tulsa y luego en Dallas. Posteriormente, tras pasar la noche en San Antonio, volaron a Brownsville y de ahí a Tampico, Tamaulipas, donde pernoctaron para finalmente, en el tercer día de viaje, arribar a la Ciudad de México.



*El Stinson SR-5A, recién llegado a México y su piloto Julio Zinser, fotografía publicada por Aeroméxico.*

Ya en México, el Stinson recibió la matrícula mexicana XB-AJI, y con su piloto, Julio Zinser, comenzaron a realizarse algunos vuelos de prueba, primero sobre la Ciudad de México y más tarde en la ruta a Acapulco.

El 14 de septiembre de 1934, se realizó el vuelo inaugural de la nueva empresa denominada Aeronaves de México. El avión despegó del campo aéreo de Balbuena y aterrizó en el campo de Los Hornos, al costado de la playa del mismo nombre, en la Bahía de Acapulco.

NOMBRE DEL PILOTO		CLASIFICACION		LICENCIA NUMERO					
Julio Zinser		Camp. 2.		# 1.					
DIRECCION		CIUDAD		ESTADO					
FECHA	MARCA DE REGISTRO	TIPO DE AEROPLANO	NUMERO DE VUELOS	KILOMETROS VOLADOS	DE	CLASE DE VUELOS	A	DURACION EN MINUTOS	CERTIFICADO POR
Página ANTERIOR			1942	137310				56340	
Sept 29	NC14163	Stinson	1	340	Tampico	México		120	
" 31	"	"	1	30	México			10	
"	NC9339	Stinson	1	30	"	"		10	
Sept 2	NC14163	Stinson	1	270		Albura		90	
" 3	"	"	4	300	"	Chalco-Cuatla		130	
" 7	XB-AJI	"	4	180	"	Chalco-Cuatla		65	
" 8	"	"	3	160	Chalco-Cuatla			55	
" 10	"	"	1	310	México	Acapulco		120	
" 10	"	"	1	420	Acapulco	México		160	
" 13	"	"	1	310	México	Acapulco		120	
" 13	"	"	1	310	Acapulco	México		120	
" 14	"	"	1	310	México	Acapulco		115	
" "	"	"	1	310	Acapulco	México		120	
" 15	"	"	1	310	México	Acapulco		115	
" "	"	"	1	310	Acapulco	México		120	
A LA PAGINA SIGUIENTE			1965	141210				57805	

Página de la bitácora de Julio Zinser donde están anotados los vuelos realizados en el Stinson NC14163, XB-AJI a partir del día 7 de septiembre de 1934. En este avión Zinser realizó el vuelo inaugural México-Acapulco el día 14 de septiembre del mismo año. (Original propiedad de la señora Consuelo de Llano Vda. de Zinser).

Este primer vuelo fue comandado por el capitán Julio Zinser, quien además de ser el primer piloto de Aeronaves de México fue también el primer piloto civil que tuvo licencia comercial para volar en México.

La ruta seguida por el capitán Zinser fue de Balbuena a Chalco-Cuatla-Iguala-Chilpancingo y finalmente el puerto de Acapulco.

Tras una hora con 40 minutos de vuelo, el Stinson se posó en el Campo Aéreo de Hornos, donde don Antonio Díaz Lombardo recibió en compañía de autoridades y empresarios locales el vuelo inaugural de la nueva aerolínea.

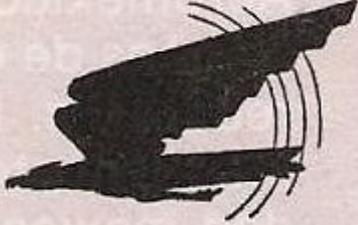
Visite la Playa más Hermosa de América

# ACAPULCO

SERVICIO DIARIO  
DE AVIONES.

SALE A LAS 8.00;  
REGRESA A LAS 11.00

Se están agotando las re-  
servaciones.—Compre con an-  
ticipación sus boletos.



PASAJE: \$30.00      EXPRESS: \$0.50 KILO

## AERONAVES DE MEXICO, S. A.

Mex. L. 86-59. Eric. 3-20-77.—Av. Juárez 84. México. D. F.

*Anuncio de Aeronaves de México, promoviendo el recién inaugurado servicio a Acapulco. Colección Hugo Gutiérrez*

Durante los siguientes meses del año, el Stinson y su piloto realizaron un total de 45 vuelos redondos en la ruta México-Acapulco, además de llevar a cabo varios vuelos especiales a Tehuacán, Ometepe y Oaxaca.

Además del Stinson, Aeronaves de México operó igualmente con un Bellanca y un Travel Air. Con estas aeronaves la empresa llegó a transportar durante su primer año de operaciones un total de 1,260 pasajeros. El éxito de la empresa fue más que evidente.

Tras el incremento de operaciones y número de pasajeros transportados, don Antonio Díaz Lombardo, en 1936, compró más aeronaves de mayor capacidad y tomó la decisión de vender el Stinson a un empresario estadounidense, de esta forma el XB-AJI recibe nuevamente la matrícula norteamericana que poseía originalmente y voló a los Estados Unidos, donde se perdió por muchos años de paradero.

Pero antes de su venta, en el año de 1938, el Stinson fue requisado por el gobierno mexicano, junto con otras aeronaves civiles, que se encontraban en el Campo Aéreo de Balbuena, pasando a formar parte temporalmente a la Fuerza Aérea Mexicana, para ser utilizadas durante el conflicto armado, generado por el levantamiento del General Saturnino Cedillo, contra el gobierno federal, en el Estado de San Luis Potosí; las aeronaves fueron asignadas a distintas tareas, un ejemplo fueron los vuelos de reconocimiento, en el caso específico del Stinson, este fue asignado al transporte de mandos militares y lo interesante es el hecho que en más de un par de ocasiones transportó al entonces Presidente de la República, el General Lázaro Cárdenas Del Río, entre la Ciudad de México y la ciudad de San Luis

Potosí, convirtiéndose en ese momento nuestro Stinson SR-5ª en uno de los primeros transportes presidenciales en México. Una vez concluido el conflicto, el avión regreso a Aeronaves de México y una vez cerrado el trato de venta, el avión fue trasladado a Estados Unidos. 80 años después, reaparece nuestro héroe.



***En septiembre de 1975, Aeroméxico publicó un anuncio en el aniversario de su primer vuelo, teniendo como protagonista al Stinson Reliant, y dando cifras en su primer año.  
Colección Hugo Gutiérrez***

En 2014, localidad de Manassas, en el estado de Virginia, Estados Unidos, nuestro pequeño Stinson apareció cuando el piloto comercial retirado, Robert Schneberger, encontró en una feria aérea al pequeño avión.

El Cap. Schneberger, enamorado de su profesión, sentía la necesidad de continuar volando, por lo que encontró más que ideal al Stinson. Tras adquirirlo y ponerlo en condiciones idóneas de vuelo, revisa la papelería y descubre que este avión fue adquirido por don Antonio Díaz Lombardo en junio de 1934.

Al percatarse del valor de avión, se puso en contacto con la directiva de Aeroméxico, señalándoles la importancia de esta aeronave para la aerolínea mexicana. De esta forma se presentó la oportunidad para que Aeroméxico trajera de vuelta a su primer avión, tarea que le tomaría dos años en completarse.

Fue un gran esfuerzo por parte de la aerolínea, y a dicha aventura se sumaron la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea Mexicana. Ambas instituciones fueron piezas fundamentales para llevar a buen término esta aventura.

Fue el 27 de mayo de 2016, cuando el Stinson inició su vuelo desde Manassas, Virginia hacia la Ciudad de México, en un viaje que duró una semana, con 29 horas de vuelo efectivo y 13 escalas, repartidas tanto en Estados Unidos y como en México. Su viaje terminó en la Base Aérea Militar núm. 1, en Santa Lucía, Estado de México. Dentro de las instalaciones del Cuarto Escalón de Mantenimiento, la aeronave recibió, por parte de técnicos de Aeroméxico y de la Fuerza Aérea Mexicana, una revisión técnica donde se verificó el motor, el fuselaje, la cabina, el tren de aterrizaje y los controles para quedar en perfectas condiciones de vuelo. Posteriormente el avión fue pintado con los colores originales de Aeronaves de México en 1934.

Será a partir de abril de 2017, que el Stinson permanecerá en exhibición en el Museo Militar de Aviación que se localiza dentro de la misma Base Aérea Militar núm. 1, pero cuando Aeroméxico requiera el avión para promoción será utilizado por la aerolínea, para lo cual el personal de la Fuerza Aérea Mexicana lo tendrá en perfectas condiciones de vuelo.



***Nuevamente en México, el Stinson regresa a casa, pero en esta ocasión mantendrá su matrícula original estadounidense: NC14163. Foto Hugo Gutiérrez***



*El impecable interior del Stinson, una vez restaurado, Fotos Hugo Gutiérrez*

### **Presentación ante la familia aeronáutica mexicana**

El 8 de febrero de 2017, en las instalaciones de la Base de Mantenimiento de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se llevó a cabo la presentación del documental "Stinson, el regreso de una leyenda", realizado por el cineasta Miguel A. Catalán.

Esa noche, el Dr. Andrés Conesa, director general de Grupo Aeroméxico, dio la bienvenida a los asistentes al evento. Entre los que figuraban había autoridades aeronáuticas, directivos y accionistas de la aerolínea, periodistas, agentes de viajes, entre otros. Pero entre los invitados había dos muy importantes, primero, el capitán Robert Schneberger y el Sr. Julio Zinser Jr., hijo del capitán Julio Zinser, el piloto de aquel vuelo histórico del 14 de septiembre de 1934.

Tras la proyección del documental, la leyenda de la aviación mexicana hizo su entrada triunfal al hangar de Aeroméxico, para ser admirado por todos los presentes.



*El Stinson durante su presentación en el hangar de Aeroméxico, en febrero de 2017.  
Foto Hugo Gutiérrez*



*El Sr. Julio Zinser Jr. (Hijo del Cap. Zinser) y el Cap. Robert Schneberger  
sentados en el interior del Stinson. Foto Hugo Gutiérrez*

Pero esta emblemática aeronave tenía que ser igualmente presentada en un lugar muy especial y un mes más tarde, en marzo, el Stinson voló a Acapulco, reviviendo 82 años después la ruta que puso al puerto guerrerense en el mapa mundial, y, dentro del marco del 42° Tianguis Turístico, la comunidad turística y aeronáutica mundial conoció a la leyenda de la aviación mexicana.

La próxima parada fue nuevamente en la Base Aérea Militar núm.1, en Santa Lucía, ahí el avión se incorporaría al Museo Militar de Aviación, donde por medio de un convenio de cooperación mutua entre Aeroméxico y la Fuerza Aérea Mexicana, la aeronave formaría parte de la exposición del Museo para estar en exhibición para propios y extraños y cuando fuera necesario, sería requerido por Aeroméxico para uso de promoción comercial.

Por esta razón, el Stinson estuvo presente en las ediciones 2017, 2019 y 2021 de la Feria Aeroespacial México, FAMEX y la edición del próximo año de 2023, no será la excepción.

Esta es la historia de un avión emblemático que hace revivir la historia aeronáutica mexicana, donde nuestro país es un pionero en el ámbito mundial y de los pocos que cuentan con una trayectoria tan rica y llena de vivencias con protagonistas relevantes, como lo es el Stinson Reliant SR-5A.



***El Stinson exhibido en una primera exposición en el Museo Militar de Aviación, cuando este se encontraba en su anterior ubicación, en el hangar el Escuadrón 302, en la BAM 1.***

***Foto Hugo Gutiérrez***



***El Stinson Reliant SR-5A, ahora en su nueva ubicación, en el nuevo Museo Militar de Aviación en la BAM1, acompañado de otro avión histórica, el Serie H, de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. Foto Hugo Gutiérrez***

**P. A. Julio Zinser, el primer Piloto Aviador con licencia comercial civil.**



Nació en el Distrito Federal, ahora Ciudad de México, el 14 de enero de 1892, hijo de padre alemán y madre mexicana. Estudió Ingeniería Química en Alemania, país donde surgió su afición por la aviación.

Cuando regresó a México, se enlistó en la Escuela Militar de Aviación como alumno supernumerario, pues era la única forma de estudiar para piloto en el país en aquellos años. Presentó y aprobó su examen el 8 de febrero de 1918. Posteriormente, al graduarse y obtener su título, se compró un pequeño avión de fabricación nacional con el cual continuó volando.

Julio Zinser transportó correo, dio instrucción y voló por prácticamente todo el país, es en el año de 1920, tras la creación de la Sección Técnica de Transporte Aéreo, recibe la licencia de piloto aviador comercial número uno en México, la cual recibió de manos del entonces jefe de dicha sección, el ingeniero Juan Guillermo Villasana.

Más adelante compró una aeronave Ryan, con la cual, como se mencionó anteriormente, enseñó a volar a varios jóvenes mexicanos. Con este avión realizó un viaje a Nicaragua en 1933 donde realizó algunos vuelos de demostración y en uno de ellos, transportó a Augusto C. Sandino, personaje muy importante de la historia de Nicaragua.

En 1934 es contratado por don Antonio Díaz Lombardo como piloto y asesor para el establecimiento de una línea aérea, Con la asesoría de Zinser, Díaz Lombardo decide comprar un avión Stinson para iniciar su proyecto, y parten a Kansas City, para concretar la transacción.

Zinser era un extraordinario piloto, para cuando fue seleccionado por Díaz Lombardo, él tenía una gran experiencia y simplemente era un gran conocedor de la ruta Ciudad de México – Acapulco, pues había ya realizado por lo menos unos 100 vuelos entre ambas ciudades.

Después de traer el avión a México y realizar algunos vuelos de prueba, el 14 de septiembre de 1934, Julio Zinser, al mando del Stinson, realizó el vuelo inaugural de Aeronaves de México, en la ruta Ciudad de México-Acapulco.

Julio Zinser fue nombrado Jefe de Pilotos de la nueva empresa. Un año más tarde, en 1935, Aeronaves de México adquirió a la empresa Transportes Aéreos del Pacífico, y siendo Zinser el hombre de confianza de don Díaz Lombardo, es designado gerente de la empresa y, por tal motivo, cambia su residencia a la ciudad de Oaxaca.

Julio Zinser en un par de años alcanzó una impresionante experiencia, pues para 1944 en su bitácora se habían registrado ya más de 12 vuelos y recorrido más de 1 millón 100 mil kilómetros lo que se traducían en 7,100 horas de vuelo. Toda una hazaña considerando el tipo de aviación de aquellos años. En ese mismo año regresa a Aeronaves de México y es designado Jefe de Operaciones, donde continuó volando y piloteó los nuevos aviones que se incorporaron a la aerolínea, como los Avro Anson, el Boeing 247 y los Douglas DC 3 y C 47.

Al llegar los años cincuenta, Aeronaves de México alistó aeronaves más grandes y Zinser fungió como asesor de las tripulaciones de estas nuevas naves, como el Douglas DC 4, el Lockheed Constellation L 749 y los Convair 340.

Su trabajo dentro de la aerolínea no sólo fue el de volar y asesorar a las tripulaciones, él supervisó y adecuó a las necesidades de la empresa todos los procedimientos y cursos de adiestramiento; igualmente tradujo del inglés al español los manuales de operación de los equipos.

Años más tarde presenta una enfermedad del corazón que le obliga a dejar la empresa. Fallece en el Distrito Federal el 8 de diciembre de 1960.



*Pasado y presente de la Aviación Mexicana, juntos. Foto Hugo Gutiérrez*

#### Datos Técnicos del Stinson Reliant SR-5A

Tripulación	1	
Pasajeros	3-4	
Propulsión	1 motor radial	
Modelo de motor	Lycoming R-680-6	
Potencia del motor	183 kW	245 CV
Velocidad	217 km / h	117 kms 135 mph

Techo de servicio	4.724 m	15.500 pies
Distancia	1.037 km	560 NM 644 mi.
Peso vacío	1,055 kg	2.326 libras
Máx. Peso al despegar	1,576 kg	3.475 libras
Largo del ala	12,50 m	41 pies 0 pulg.
Área del ala	24,0 m <sup>2</sup>	258 ft <sup>2</sup>
Longitud	8,31 m	27 pies 3 pulg.
Altura	2,57 m	8 pies 5 pulg.
Primer vuelo	1933	
Producción total	1327	

### **Víctor Hugo Gutiérrez González**

Miembro Correspondiente en México  
del Instituto de Investigaciones  
Histórico-Aeronáuticas de Chile

#### **Fuentes Documentales:**

- ❖ VILLELA GOMEZ, José. Breve Historia de la aviación en México. México, 1971.
- ❖ RUIZ ROMERO, Manuel, Caballero Águila Historia de Aeroméxico, México 1984.
- ❖ RUIZ ROMERO, Manuel. Grandes vuelos, México 1984.
- ❖ RUIZ ROMERO, Manuel. Diccionario Biográfico Aeronáutico de México. México, 1999.
- ❖ Revista Aeronáutica, varios números, México.
- ❖ Revista Aviación Internacional, varios números, México.
- ❖ Hemeroteca Nacional, Fondo Reservado, UNAM, México.
- ❖ Hemeroteca "Lerdo de Tejada", Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.

## AGUSTÍN ROBERTO EDWARDS BUDGE

El 6 de septiembre de 1956, *dejó de existir en Santiago, víctima de un ataque al corazón, el destacado hombre de empresa y entusiasta aviador civil, don Agustín R. Edwards Budge*, anunciaría una de las páginas de la revista Chile Aéreo de octubre-septiembre de ese año.

En ella, se consignaba sobre Edwards, su especial condición de Socio del Club Aéreo de Chile, director y fundador de la Sociedad Aeródromo Lo Castillo, como también su trayectoria como piloto civil y organizador de toda clase de actos y actividades meritorias vinculadas a la Aviación.

Al despedir sus restos mortales del joven empresario, el entonces presidente del Club Aéreo de Chile, don Jorge Merino, trazaría un boceto sobre su participación en el servicio a Chile, ahondando especialmente con ello, su fructífera *trayectoria por los amplios cielos de la aviación chilena*.



(1899 – 1956)

De sus elogiosas palabras, se consigna principalmente lo siguiente: *“En su vida de socio del Club Aéreo de Chile, fue un ejemplo para muchos. Su sobria personalidad, su natural sencillez de trato, más resaltable dado el sitio que por tradición y méritos ocupó en nuestra patria, lo hicieron ser apreciado y respetado por generaciones de pilotos.”* Más adelante, agregaría: *“Don Agustín R. Edwards ya no está entre nosotros. Su avión ya no surcará los cielos de Chile, timoneado por su segura mano. Su experiencia, su consejo oportuno, su espíritu de iniciativa no podrán ya ser aprovechados por esta actividad de hombres sanos y desinteresados que buscan a través del espacio una nueva senda que conduzca a Chile hacia un mayor progreso y bienestar. Pero su recuerdo y el ejemplo que dejó en vida no morirán jamás. Se unirá a la legión de pioneros que sembraron en el fecundo surco de la aviación y ocupará por siempre un lugar de preferencia en el corazón de quienes proseguirán una obra iniciada por él y que sólo pudo detener la muerte.”*

Hijo único de Agustín Edwards Mac-Clure<sup>3</sup> y Olga Budge Zañartu. Fue un querido Padre de familia, distinguido empresario, diplomático, escritor y apasionado esquiador quien ciertamente heredó esa brillante y sólida tradición familiar de esforzado servicio al progreso cultural y económico del país, entre ellos, Raúl Edwards<sup>4</sup> Mac-Clure y María Edwards<sup>5</sup> McClure de Errázuriz.

<sup>3</sup> Agustín Edwards Mac-Clure (Santiago, 17 de junio de 1878 - 18 de junio de 1941) fue un distinguido empresario periodístico, economista, banquero, diplomático, escritor y político chileno, importante baluarte del Partido Nacional y fundador de los periódicos El Mercurio de Santiago, La Estrella de Valparaíso, El Mercurio de Antofagasta, entre otros. Fue diputado de la República por cuatro periodos consecutivos, entre 1900 y 1912. Se desempeñó además, como ministro de Estado durante los gobiernos de Germán Riesco y Pedro Montt. Fue notable embajador de Chile en Gran Bretaña durante la primera Guerra Mundial y luego, tras su finalización, el principal artífice de la adquisición de aeronaves militares para la aviación nacional entregados a Chile en compensación a la incautación temprana del buque acorazado “Almirante Latorre”. Edwards también fue elegido presidente de la Asamblea General de la Sociedad de Naciones, cargo que ejerció desde 1922 hasta 1923, en los Estados Unidos de Norteamérica.

<sup>4</sup> Sobrino de Raúl Edwards McClure. Nacido y criado en Chile, cuando estalló la Primera Guerra Mundial se trasladó a Inglaterra, la patria de sus antepasados, y se enroló como simple soldado en el ejército británico, encontrándose en varias batallas, por lo que el gobierno inglés lo distinguió más

Edwards Budge, nació en Valparaíso el 1° de agosto de 1899. Realizó sus estudios primarios en Santiago de Chile, luego en los emblemáticos Eton College y la Universidad de Oxford de Inglaterra<sup>6</sup>, donde se tituló en 1923. Su formación de abogado continuaría en Europa, principalmente en Inglaterra y Francia, donde fue precisamente en la capital de esta última nación, donde adquiriría una amplia experiencia como banquero en la J. P. Morgan Europe LTD., durante la mitad de la década de los veinte e inicios de la siguiente.

Finalmente, recordamos que también fue en un mes de septiembre, cuando se dio su entrada concreta a la aviación civil nacional. Una nota del otrora "Chile Aéreo"<sup>7</sup>, da cuenta que a las 9.30 horas del día 29 de septiembre de 1945, se presentaban 42 alumnos ante una Comisión del Club Aéreo de Chile, designada por el entonces Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo don Gregorio Bisquertt R.; el vicepresidente Mauricio Serrano Palma; Capitán de Bandada y Jefe de la Sección Aviación Civil de la Dirección de Aeronáutica señor Juan Belenguer Martínez, junto a los señores Aladino Azzari López y Max Flores Álvarez.



**Edwards Budge, en el día que rindió su examen de piloto**



Ahí, en lo que sería, la primera y muy numerosa promoción egresada de la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" del Club Aéreo de Chile, estaban presentes dos distinguidas señoritas chilenas: Elena Helfmann Corona y Rebeca Yáñez Echaurren.

**Entusiastas alumnos antes de rendir sus pruebas departen junto a sus dos compañeras**

---

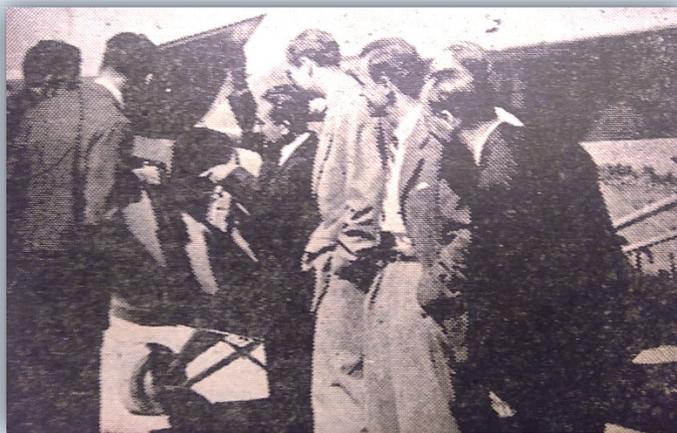
tarde con la Orden Victoria en el grado de Comendador; medalla de Estrella de 1914 con barra de los héroes de Mons, la que fue entregada junto la War Medal y *Victory Medal* en diciembre de 1923, por el Embajador de Gran Bretaña en Chile. Diputado por San Fernando 1906-1909. Resulta importante señalar que en 1919 fue rehabilitado de sus derechos de ciudadanía chilena, la que había perdido por haber servido a un país extranjero sin el previo permiso correspondiente. miembro del Partido Nacional. Director del Banco de A. Edwards y Cía.; vicepresidente de la Sociedad Imprenta y Litografía Universo 1923. Hasta 1920 formó parte de la empresa El Mercurio. Desde 1926 hasta su fallecimiento el año siguiente, fue el presidente del Aero Club de Chile.

<sup>5</sup> Sobrino de María Edwards McClure de Errázuriz, principal benefactora de la *Union des Femmes de France* y organizadora del emblemático Hospital Auxiliar "Franco Chileno" durante la Primera Guerra Mundial y años más tarde, durante la Segunda Guerra Mundial, viviendo en París, será miembro de la resistencia francesa. Su hoy poco conocido aporte, le hará titular de la Orden francesa *Legión de Honor* en el grado de Caballero (1953) y de un singular reconocimiento del Estado de Israel (2006), denominado el *reconocimiento de los Justos entre las Naciones*, por su contribución y participación directa, en salvar la vida de varios niños judíos en Francia.

<sup>6</sup> Bizzarro Salvatore. *Historical Dictionary of Chile*. Third Edition. 2005. ISBN 0-8108-4097-9. Pág.249

<sup>7</sup> Revista Chile Aéreo N°169 del mes de octubre de 1945. Pág.5

Entre los restantes cuarenta<sup>8</sup> nuevos pilotos ingresados tempranamente el 4 de abril de 1945, participó don Agustín Edwards Budge, quien junto a los señores Arturo von Schroeders Cousiño, Leonel Raby Birrel, Raúl Irrarzábal Lecaros, Raúl Anguita Prieto, Alfonso Irrarzábal Donoso, Francisco Reutter Fuchs, Jorge Antonio Yribery Cannon, Diego Antonio Sutil Alcalde, Alberto Muñiz Sainz, Javier Díaz Salas, Carlos Alvarado Venegas, Ricardo Rodríguez Montero, Carlos Germain Falcón, Luis Mitrovic Balbontín, Martín Lira Guevara, Héctor Mujica Vigil, Eduardo Serrano Iglesias, Arturo Lamarca Subercaseaux, Alberto Goldemberg Urzúa, Hugo Bravo, Patricio Edwards, Juan Rubio R., Fernando Lecaros Izquierdo, Roberto Deglané Rodríguez, Oscar Graft Axt, Guido van der Schraft, Alberto Mancinelli Rodríguez, Eugenio Fabres Domínguez, Humberto Gómez Iturrieta, Víctor Salas Valdés, Vicente Escandón Hevia, Luis Araya González, Pablo Benavides Santibáñez, Alejandro Rojas Guzmán, Alberto Merlet Gillet, Pablo Parant Pouchocq, Rafael Puelma de la Barra, Luis Álvarez Vargas, Walter Junge R. y Emilio Covarrubias Sánchez participaron del curso efectuado con los 10 aviones Aeronca del tipo Champion y dos Fairchild PT-19 que formaba en aquellos días, el parque del material de vuelo.



*Aspirantes a piloto, aprenden los secretos que guarda el motor de su avión*

Edwards Budge, más que un nombre ligado íntegramente a nuestra historia nacional e internacional<sup>9</sup>, fue un caballero del aire, de aquellos quienes más allá de ser conocido por sus dotes de destacado hombre público y notable empresario, se les recuerda por aplicar sus naturales dones para el engrandecimiento y buen desarrollo de nuestra aviación, logrando de este modo, conciliar su pasión personal con el servicio público y práctico a la Patria.

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

<sup>8</sup> A esta primera Escuela de Aviación Civil, habían ingresado inicialmente 49 alumnos a este primer curso, recibiendo finalmente sólo 42 estudiantes. Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascañán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores principales. Secundaron a éstos, como ayudantes, los pilotos Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrrarzával, Ricardo Valderrama y Rafael Salas S. Actuaron como profesores de los ramos teóricos, los señores Max flores A., José Claro V., Erick Trollund, José Mellado León y Eduardo Hamilton Depassier.

<sup>9</sup> Diccionario Biográfico de Chile. 9ª edición. 1953

## PRIMER AVIÓN PITTS SA 2A DE ALTA ACROBACIA LLEGADO A CHILE



*Imagen del Pitts CC-KSS del Club Aéreo de Santiago publicado en revista inglesa "Air Britain".*

### 1.- Diseño y desarrollo del Pitts SA2A.

El denominado "Sky Baby" fue diseñado por Ray Stits<sup>10</sup> y construido en conjunto con Robert H. Starr<sup>11</sup>. El avión es monomotor. Está provisto de un grupo motopropulsor, con hélice de paso variable, que permite el vuelo invertido. Los primeros modelos fueron fabricados por Engineering and Research Corporation (ERCO).

Es un biplano cantiléver, con tren de aterrizaje convencional. Su estructura está construida con tubos de acero reforzado y su fuselaje cubierto de tela. El ala superior lleva los flaps y la inferior los alerones. El motor provisto por ERCO Ecoupe, fue modificado mediante un sistema de inyección de agua, que le permitía una mayor potencia de 112 HP.

<sup>10</sup> Raymond M. Stits (20 de junio de 1921 - 8 de junio de 2015) fue un inventor, diseñador de aviones experimentales, mecánico de aviones y piloto norteamericano. Desarrolló el sistema de cubierta de tela para aviones Poly-Fiber y fue el fundador de la Asociación de Aeronaves Experimentales Capítulo 1. (Fuente: [https://en.wikipedia.org/wiki/Ray\\_Stits](https://en.wikipedia.org/wiki/Ray_Stits))

<sup>11</sup> Robert H. Starr (6 de febrero de 1924 - 15 de junio de 2009) fue otro diseñador, constructor y piloto del avión biplano pilotado más pequeño del mundo, el Starr Bumble Bee II. El Libro Guinness de los Récords, le otorgó a "The Bumble Bee" el título de récord mundial oficial en 1985 y con el vuelo de Bumble Bee II, el récord sigue en pie hoy 2022. (Fuente: [https://en.wikipedia.org/wiki/Robert\\_H.\\_Starr](https://en.wikipedia.org/wiki/Robert_H._Starr))



**Stits SA-2A. 20 de diciembre de 2014**

(Fuente en <https://en.wikipedia.org/wiki/File:SA-2A-Front.jpg>)

A este avión, se le hizo su vuelo de prueba el 26 de mayo de 1952, en Palm Spring, California, al mando del piloto y co-constructor Robert H. Starr. Por su poca longitud estructural, el avión fue construido, desde el primer modelo, con tren de aterrizaje convencional.

Este primer modelo debía iniciar el procedimiento de aterrizaje a 125 mph; en la aproximación (final largo) a 80 mph y tocar pista a unas 55 mph. Este primer Pitts prototipo fue retirado de vuelo en octubre de 1952, tras sólo unas 25 horas de vuelo. Las velocidades de operación en vuelo no han variado de manera sustancial.

## **2.- Especificaciones del Pitts SA-2A**

### **Características Generales**

Tripulación: 1

Longitud: 9 pies 10 pulgadas (3,00 m)

Envergadura: 7 pies 2 pulgadas (2,18 m)

Altura: 5 pies (1,5 m)

Área del ala: 36,5 pies cuadrados (3,39 m<sup>2</sup>)

Peso vacío: 452 lb (205 kg)

Peso bruto: 666 libras (302 kg)

Capacidad de combustible: 5 galones estadounidenses (19 L; 4,2 gal imp.)

Planta motriz: 1 × Continental C85 de cuatro cilindros, cuatro tiempos, motor de avión con inyección de agua, 112 hp (84 kW)

Hélices: aluminio de 2 palas

### **Performances**

Velocidad máxima: 190 nudos (220 mph, 350 km / h)

Velocidad de crucero: 143 nudos (165 mph, 266 km / h)

Velocidad de pérdida: 52 nudos (60 mph, 97 km / h)

El primer Pitts SA 2A llegado a Chile, fue el que adquirió a fines de 1979, el Club Aéreo de Santiago, y venía provisto de un motor "Continental C85" de 4 cilindros opuestos, de 250 hp. Más tarde, los aviones Pitts SA 2A que adquiriera la Fuerza Aérea de Chile, en el primer semestre del año 1980, llegaron equipados con motores de 300 hp.

### **3.- Como se gestó de la compra de un avión Pitts SA 2A por el Club Aéreo de Santiago.**

En el último trimestre del año 1979, fueron comisionados por el Directorio del Club Aéreo de Santiago dos directores e instructores de la institución, para que viajaran a los Estados Unidos de Norteamérica, a visitar fábricas de aviones livianos, monomotores, ya que el Directorio, presidido entonces por don Arturo Miquel Bañados, había acordado realizar esfuerzos financieros para renovar la antigua flota de aviones Piper "Cherokee" 140, biplaza, con el que se realizaba la instrucción básica de los nuevos alumnos-pilotos.

En ese avión, nos debemos haber formado no menos de 500 nuevos pilotos, en los más de 20 años que dicha flota estuvo operativa.

Lo cierto es que el viaje a las fábricas de aeronaves Cessna, Piper y Beechcraft, entre otras, lo efectuaron los Instructores señores Gerardo Díaz del Río, quien era, además Director del Club y Luis Peralta Cuevas, lamentablemente fallecido, quien era nuestro Jefe de Operaciones.

Al día siguiente del regreso de los socios-aviadores antes nombrados, el presidente citó a una reunión de Directorio para que los comisionados dieran cuenta de los pormenores de su viaje. En cada fábrica visitada les habían entregado un profuso set de planos, folletos, manuales, fotografías, información técnica datos de su aviónica básica y performances de las diferentes aeronaves, fabricadas por las tres industrias aeronáuticas visitadas. También, todos los precios y formas de pago de los aviones sobre los que se habían hecho consultas.

Al término de la exposición de los "comisionados" acerca de los aviones cuya información traían, nos contaron que los habían invitado a conocer una pequeña fábrica de aviones, construidos para alta acrobacia, ubicada en la pequeña ciudad de Afton, en el estado de Wyoming. Estos aviones no eran construidos en serie, en una línea de montaje como las de grandes industrias aeronáuticas, sino que su fabricación, cuyos procesos eran excepcionalmente precisos y utilizando gran tecnología, se podrían haber descrito como "artesanales".

Nuestros "comisionados", en el viaje de regreso a Chile y después de haber conocido el Pitts SA2A venían convencidos que sí, el Club Aéreo de Santiago adquiriría uno de estos aviones, dando un salto enorme en la actividad aérea civil.

En la citada reunión, a la que asistió el Directorio en pleno y varios otros socios Instructores, se propuso la creación de una "*Rama de Acrobacia*" y estudiar los medios para financiar la compra de un avión Pitts SA2A nuevo, ya que el Club no contaba con fondos para financiar una compra de este tipo, que significaba un desembolso de unos US\$ 35.000.-

#### **4.- Contexto en el cual se desarrollaban las actividades del Club Aéreo de Santiago en el año 1979**

Es así que, a finales del año 1979, época en que habían regresado los “comisionados”, los principales proyectos del Club Aéreo de Santiago estuvieron orientados a lograr financiamiento adecuado para el funcionamiento normal de la institución; para adquirir una nueva flota de aviones de instrucción básica y, como tercer proyecto, siempre que los recursos económicos nos lo permitieran, realizar ampliaciones de los edificios e instalaciones del Aeródromo Eulogio Sánchez, en las que funcionaban todas las dependencias del Club.

Presidente del Club Aéreo de Santiago era entonces el abogado Arturo Miquel Bañados y su Vicepresidente era Andrés García Huidobro G., su Secretario era Guillermo Gesche Walker y su Tesorero era Gerardo Díaz del Río. Su gerente era el Coronel de Aviación (R) Jorge Domingo Vásquez, compañero de curso en la Escuela de Aviación de mi tío Diego Aracena González, y de los Generales Gustavo Leigh Guzmán, Gerardo López Angulo, Nicanor Díaz Estrada y otros de cuyos nombres no me acuerdo en estos momentos.

En ese tiempo el Club Aéreo de Santiago tenía en sus registros un poco menos de 500 socios-pilotos, de los cuales éramos activos unos 300. Curiosamente, no obstante, la gran cantidad de socios con que contaba la institución, el único contador auditor era el autor de esta reseña histórica. Mi más importante experiencia profesional la había adquirido como contralor de un importante grupo de empresas industriales textiles. Asumí ese cargo pocos días después del Pronunciamiento Militar del 11 de septiembre de 1973, y a la fecha de este relato, aún prestaba mis servicios profesionales en ellas. Debido a esta especie de “posición de privilegio” que tenía en el Club profesionalmente, cada vez que se acordaban casos como el de la “Rama de Acrobacia” u otros temas, me llamaban para pedir mi opinión al respecto.

Supe, dos días después de este acuerdo “extraoficial” para formar la “Rama de Acrobacia” del Club Aéreo de Santiago, que el tema iba en serio y que sus promotores estaban decididos a sacarlo adelante a como diera lugar. Y me invitaron a una reunión-almuerzo con el Secretario Guillermo Gesche y el Tesorero Gerardo Díaz el Río, ocasión en que me plantearon lo que se había acordado y me pedían que pensara en alguna fórmula creativa de financiamiento para comprar el Pitts SA2A, ya que el Club no tenía recursos para su adquisición.

Al día subsiguiente pensé en replicar la fórmula utilizada en el grupo de empresas industriales, cuyas finanzas estaban a mi cargo, para el cual logré un crédito importante con la garantía de letras aceptadas por diferentes clientes y así obtener financiamiento adicional, con el objeto de comprar un avión Pitts SA 2A.

En base a dicho procedimiento de financiamiento, que era muy reciente y había tomado como modelo, le hice una propuesta al Directorio a fin de que un grupo de socios, de gran capacidad financiera y patrimonial, aceptaran letras en dólares, a favor del Club, que pudieren ser ofrecidas al banco como garantía real del crédito que se nos pudiese otorgar. Una vez obtenida la aprobación de mi plan de financiamiento, me dirigí a la Oficina de Ñuñoa, del entonces Banco Sudamericano a plantearle la operación al gerente de esa sucursal bancaria llamado Hernán González, quien tenía un hermano mayor, gerente del mismo banco, llamado Santiago González, que había sido socio del Club

Aéreo de Santiago. Los antecedentes se le enviaron ese mismo día a Santiago González y se me aprobó de inmediato la operación. Un crédito por US\$ 35.000.-

El banco transfirió al día siguiente la suma de US\$ 35.000.- al banco corresponsal en USA y comenzó la construcción de nuestro anhelado Pitts SA 2A.

#### **5.- Financiamiento de la Operación de Compra del Pitts SA 2A.**

Según recuerdo, los socios que aceptaron ante notario letras en dólares para financiar el valor de la compra del Pitts SA 2A fueron los siguientes: Rolando Ahumada Fernández, Francisco Bravo Aracena, Julio Correa Allue, Luis Caballero Matus, Gerardo Díaz el Río, Mario Farren Cornejo, Alfredo Ilabaca Catalán, Ramón Lama Sepúlveda, Roberto Mayer Winter, Miguel Muzard Ureta, Eduardo Schwencke Angulo, Francisco Donoso Aracena, Mario Farren Cornejo, René Rabinovich Leibovich, Felipe Neder Díaz, Marcelo Estansan, los hermanos Hernán y Carlos Ausset Gattini, Ernesto Márquez Vallejo, Eduardo Ortiz y Elio Roncagliolo Bavestrello.

Es posible que haya omitido involuntariamente algún nombre. Lo cierto es que este grupo tuvo varias particularidades: La primera es que más de la mitad nunca volaron el Pitts; en segundo lugar, sólo quince de los nombrados aportamos su financiamiento, cada uno en la medida de nuestras posibilidades económicas individuales, El resto participó dando ideas y ayudando en trámites administrativos, por el cariño a la institución y porque entendían que esta “locura” significaba que el Club daba un paso cualitativo importantísimo en el desarrollo de la aviación deportiva civil; y, en tercer lugar, los socios-aviadores más antiguos, llevaban años desarrollando una actividad aérea bastante monótona, sin nuevos proyectos que permitieran romper esa monotonía, lo que iría a ocurrir ahora..

A muchos de los antes nombrados les debo rendir un homenaje sincero, agradecido y cariñoso. Todos fueron grandes aviadores y, especialmente, muy buenos amigos. En aquella especial ocasión, sentí con mucha fuerza, que creían en el Directorio, en los que formamos el grupo de nuestro Club y en todos sus nuevos emprendimientos, por locos que ellos fueran. De los antes nombrados, al menos ocho de ellos han pasado a volar en las escuadrillas celestiales. Les debo rendir mi más sentido homenaje pues siempre se la jugaron por la aviación de verdad. Aquella que no tiene límites en altura, tiempo ni espacio.

#### **6.- Recepción de nuestro Pitts SA 2A en Tobalaba.**

Un templado día de semana de primavera, hacia finales del año 1979, recibí en mi oficina - no existían aún los teléfonos celulares - un llamado telefónico de una de las secretarías del Club Aéreo de Santiago, avisándome que se había recibido en la maestranza del Club un contenedor en el cual venía desde USA, nuestro Pitts.

Muy feliz de esta gran noticia, llegué al hangar que siempre ha servido como maestranza para el mantenimiento de nuestros aviones. Ya estaban allí Arturo Miquel, Gerardo Díaz del Río, Luis Peralta, Francisco Bravo, el coronel Jorge Domingo Vásquez y algún otro aviador que no recuerdo, quienes,

junto a Humberto “Pajarito” Ide, que fue el mecánico jefe de la maestranza del Club durante más de 40 años, rodeaban un cajón, íntegramente de madera, de 3,00 x 1,50 x 1,50 mts.

Luego de saludar a los allí presentes, me nació de inmediato la pregunta: **¿Y aquí adentro viene el avión?** El tío “Chuma” Vásquez, que era muy purista al hablar, me respondió: **¡Fíjate sobrino que yo pensé lo mismo que tú!!!**

Y efectivamente en ese cajón de madera venía embalado el avión completo.

Al día siguiente ya estaban fuera del cajón todos los componentes y partes del Pitts, para proceder a su armado bajo la supervisión del ingeniero aeronáutico Francisco Bravo Aracena.

Aproximadamente a los 45 días de su recepción, nuestro Pitts estaba armado y había pasado exitosamente todas sus pruebas en tierra. Su motor funcionaba como un reloj suizo, sus instrumentos marcaban lo preciso, sus planos móviles funcionaban con una sensibilidad que jamás habíamos visto en otro avión. Y, en vista de todo lo, anterior nuestro ingeniero Francisco Bravo (el “chico Bravo”) solicitó su certificación a la DGAC.

### **7.- Certificación del Pitts y certificación de instructores de acrobacia.**

La única etapa del proceso de compra del Pitts SA 2A de la que no fui partícipe ni testigo presencial fue la indicada en el título de este párrafo. Primero por tener que ocuparme intensivamente de las evaluaciones finales del año 1979, de la entidad de educación superior en la que era profesor e inmediatamente después, por un viaje al extranjero de casi tres semanas. Volví a Chile apenas dos días antes de la Navidad de ese año.

Al reintegrarme a las actividades del Club Aéreo de Santiago fui informado que para aspirar a volar el Pitts, debía hacer antes el curso de avión convencional y el único que tenía el Club, recién overhaulado, era el Piper PA 18. En mi época de alumno-piloto los cursos se hacían en el avión Piper PA 28-140, que era triciclo.

En la oficina del Vicepresidente del Centro “Águilas Blancas” hay un cuadro al óleo, donado por mí, de aquel mismo Piper PA 18 en que varios aviadores debimos hacer el curso de avión convencional, previo al curso en el Pitts.

### **8.- Exhibición en vuelo del Pitts SA 2A en la Primera FIDA.**

La Primera Feria del Aire (FIDA), organizada por la Fuerza Aérea de Chile, se realizó en la Base Aérea “El Bosque” en los primeros días de marzo de 1980, en conmemoración del 50° Aniversario de esta institución. En marzo de 2022 se realizó la vigésima tercera Feria. Originalmente se denominaba FIDA (Feria Internacional del Aire).

Se determinó organizar esta Feria aeronáutica cada dos años, ahora bajo la denominación de FIDAE (Feria Internacional del Aire y del Espacio). Hoy se realiza en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.



Volviendo a la Primera FIDA, que se organizó en la Base Aérea de El Bosque, quienes formábamos el Grupo o Rama de Acrobacia del Club Aéreo de Santiago le solicitamos a nuestro Directorio que ofreciera presentaciones de nuestro flamante Pitts SA 2A en dicha FIDA.

El avión había sido ya certificado por la DGAC, sin restricciones y habían sido habilitados como instructores cuatro socios del Club, entre ellos el entonces Teniente (A) de la Fuerza Aérea de Chile, Álvaro Camerati González.

La respuesta del Comandante en Jefe, general Fernando Matthei fue clara y precisa. Se autorizaba la exhibición en vuelo del Pitts, pero piloteado por el teniente Camerati. Y las razones que nos dio, eran absolutamente válidas. Era primera vez que volaría en Chile, sobre gran cantidad de público, un avión de alta acrobacia; habría un denso tráfico en una zona reducida del espacio aéreo sobre Santiago y no quería que un piloto civil, pudiese tener un accidente grave en un evento organizado por la FACH.



*El Teniente Fach Álvaro Camerati G. (Q.E.P.D.) junto a un Pitts en la Base Aérea El Bosque.*

Y ocurrió lo que nadie quería. Sobre el cabezal sur, luego de una pasada rasante del Pitts sobre la pista de “El Bosque”, piloteado por el teniente Camerati (Camaro), realizó un viraje escarpado hacia la izquierda, tuvo un “stall” a baja altura y en viraje y se cayó, envuelto en una nube de tierra. Afortunadamente y lo más importante es que el piloto, teniente Álvaro Camerati no sufrió ninguna lesión de gravedad, pero se perdió nuestro Pitts con algo así como 80 horas de vuelo, apenas.

El avión PITT S-2A, fue el primer modelo de aeronave de acrobacias de la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”. El gestor intelectual de la adquisición de los aviones Pitts fue el General del Aire Fernando Matthei Aubel

Ese año se integraron a la FACH siete de estas aeronaves traídas desde Estados Unidos. Luego de su recepción en Chile, el alto mando institucional dispuso que uno de los siete aviones (CC-KSV), (s/n° 2220), fuera cedido en comodato indefinido e incondicional al Club Aéreo de Santiago, a fin de reponer el que perdimos en el accidente de la primera FIDA en 1980.



*El avión Pitts, repuesto por la Fach al Club Aéreo de Santiago.*



*Segundo esquema de pintura utilizado por el Pitts CC-KSV del Club Aéreo de Santiago.*



*De izquierda a derecha: Álvaro Romero Bravo, Ricardo Román Iribarren, piloto civil Francisco Donoso Aracena, Juan Carlos Sáez Pérez, Fernando Böhmwald Fuentes y Carlos Rivera Tobar*

Estas aeronaves marcaron el hito de ser los primeros aviones, full acrobáticos de la escuadrilla “Halcones”. Los aviones tenían características que les permitía realizar grandes y asombrosas maniobras aéreas, realizando presentaciones al más alto nivel, concretando acrecentadas giras tanto dentro de nuestro país como internacionales. Por nueve años estas aeronaves surcaron los cielos, hasta que en 1990, dieron paso a una nueva generación de aviones recientemente adquiridos por la Fuerza Aérea de Chile, los *Extra 300*.

### **Francisco Donoso Aracena**

Aviador

### **Colaboración de imágenes:**

Señores Rino Poletti Barrios y Claudio Cáceres Godoy.

## VI. AVIONES CON HISTORIA



*Hermoso registro en vuelo del Sub Sonex. Fotografía: Sr. Simón Bloise*

### SUB SONEX JET, EL ÚNICO EN LATINOAMÉRICA

Les presentamos un avión muy moderno que vuela en nuestro país desde hace poco más de un año, el Sub Sonex Jet.

El concepto de jet Personal, Sub Sonex fue presentado por vez primera durante el show AirVenture del año 2009, por la empresa Sonex Aircraft LLC.

El modelo prototipo Sub Sonex JSX-1, empleando un motor turborreactor PBS TJ-100 de fabricación checa, montado a popa del fuselaje, tras la cabina, con cola en forma de Y griega, para permitir el escape de los gases. Este motor le dio una potencia de 240 libras de empuje.

Realizó su primer vuelo en agosto del año 2011, completando su programa de pruebas en vuelo al año siguiente, 2012.

Se trataba de un jet pequeño, de un puesto de pilotaje, equipado entre otros componentes, con un tren de aterrizaje de dos puntos con estabilizadores en la punta de las alas, esto que provocaba reacciones negativas en vuelo.



*Sub Sonex JSX-1 el primer jet personal. Créditos en la imagen.*

El Sub Sonex JSX-2 incorpora nuevas características y mejoras sobre el prototipo de prueba del concepto original JSX-1. La estructura principal de la aeronave está construida con aluminio.

Se corrigió el sistema de aterrizaje, optando por tradicional tren triciclo retráctil. Incluye dentro de las mejoras, un sistema de recuperación de aeronave completa con paracaídas balístico de BRS. También posee paneles de ala exteriores fácilmente extraíbles. Este nuevo modelo tiene el fuselaje más ancho, y la nariz más aerodinámica

El JSX-2 completó su vuelo inaugural el 10 de julio de 2014, a los mandos del piloto Bob Carlton, en el Wittman Regional Airport, en Oshkosh, Wisconsin, USA.

El segundo prototipo del avión completó el primer vuelo en octubre de 2015.

El avión se produjo en la fábrica de Sonex ubicada en la misma ciudad de Oshkosh, y está construido de conformidad con una carta de autorización (LOA) de la Administración Federal de Aviación (FAA), que permite comercializado en forma de kits y ser armado hasta en un 51% por un aficionado aeronáutico.

En la versión AirVenture 2013, la empresa Sonex, comenzó a aceptar depósitos de US\$10.000 en kits de producción. El precio proyectado del equipo fue de US\$125.000 para ese año y US\$135.000 en 2014.

El primer ejemplar de producción, se entregó al cliente de lanzamiento Redge Greenberg de Durango, Colorado, USA, en febrero de 2015.

De acuerdo con la Sonex Aircraft, las características y reseñas para el avión deportivo viene con un kit de construcción rápida Experimental Amateur Built (EAB), que incluye Mountain High Oxygen System con tanque de 8.8 pies, remolque completamente cerrado Tritón TC 167 con puerta lateral y modificaciones, y superficies de control y cola preconstruidas y pre-componentes de parabrisas instalados.

Las dimensiones externas de la aeronave incluyen una longitud de 16 pies y 6 pulgadas, una envergadura de 18 pies y un área alar de 60 pies cuadrados.

### **Cabina y aviónica:**

El SubSonex JSX-2 cuenta con una cabina de 24 pulgadas de ancho integrada con un gran panel de instrumentos. Viene con el conjunto de instrumentos de vuelo II de aviónica MGL, el transceptor VHF MGL V6 Com con arneses y antena, y el transpondedor Modo-C de montaje remoto Sandia STX 165R con arneses y antena. Las características de aviónica incluyen además el paquete MGL iEFIS Explorer con todos los sensores y arneses.

El jet posee un dosel de vidrio preinstalado y puede acomodar a un solo pasajero. Su interior cuenta con paneles laterales de cabina moldeados en ABS en negro y tapicería de cuero con un asiento con calefacción.

El avión tiene una velocidad de crucero de 240 mph, una velocidad máxima de 265 mph, una velocidad de maniobra de 157 mph y una velocidad de pérdida de 64 mph. Tiene un alcance de 412 millas terrestres, las que se amplían a 480 millas con la reserva de 30 minutos y una velocidad de ascenso de 1600 fpm.

El Sub Sonex tiene un peso en vacío de 500 lb, un peso aeróbico de 900 lb y un peso bruto de 1,000 lb. Puede llevar un peso útil de 500 libras. Sus distancias de despegue y aterrizaje son de 1.200 pies y 2.500 pies, respectivamente.

### **Llegada a Chile:**

El actual presidente de la Federación Aérea de Chile, Hernán Santibáñez Ruiz, en una de sus visitas al festival aéreo de Oshkosh, vio las demostraciones del jet personal Sub Sonex, y gestionó a partir de ese evento la adquisición de esta aeronave.

Durante el año 2018, el avión llega al país y es llevado a dependencias del Aeródromo de Rodelillo en Viña del Mar.

Realizadas las habilitaciones dentro del hangar, se procedió a abrir las cajas con el contenido del avión en forma de kits para armar.

El mismo propietario, comenzó el proceso de armado, apoyado en algunas etapas por un mecánico de la Aviación Naval de Chile. Este trabajo demandó un tiempo de tres años y cuatro meses.



*Vista del proceso de armado. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*



*Instalación de las pantallas, durante su armado. Fotografía web.*



*Vista lateral durante el proceso de armado. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Realizados los trámites correspondientes ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, finalmente recibe la matrícula ad-hoc CC-JET (s/n°17), y procede a su primer vuelo de certificación, lo que ocurre el día 5 de febrero del año 2021, realizando el vuelo desde el aeródromo de Rodelillo al aeródromo de Viña del Mar en Concón.



*Momentos antes de realizar su vuelo de certificación. Fotografía: Sr. Simon Bloise y web.*



Posterior a ese vuelo de certificación, hubo varios otros despegando y aterrizando siempre desde el aeródromo de Viña del Mar. Finalmente, la aeronave volvió a su hogar en Rodelillo, aeródromo que es su base de operaciones actualmente.



*Volando sobre la ciudad de Viña del Mar en su primer vuelo. Fotografía web.*

La primera presentación del Sub Sonex SJX-2 a los mandos de su piloto y dueño, se realizó durante la celebración de los 75 años de la Federación Aérea de Chile, en noviembre del año 2021, en el aeródromo de Panguilemo en Talca.

Su segunda demostración ocurrió durante la primera versión del “Encuentro de Aviadores y Aviones Clásicos” organizada por el Club Aéreo de Rancagua, y que se realizó el 19 y 20 de marzo del año 2022, en el aeródromo La Independencia de Rancagua.

Finalmente, la presentación del avión a nivel nacional e internacional, fue durante su participación en la vigésima segunda edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, realizado en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, entre el día 5 y el 10 de abril del 2022.



*Imágenes de su presencia en Fidae 2022.  
Fotografías: Sr. Jaime Lamas.*

Cabe hacer notar que este avión Sub Sonex, junto a otro similar en Australia, son los dos únicos que operan fuera de Estados Unidos de Norteamérica.

Hasta la fecha de publicación de esta revista “Aerohistoria” se han vendido 35 aviones jet Sub Sonex, de los cuales, hoy se encuentran volando veinte.



*Imagen obtenida de la web que muestra el avión en ascenso y virando.*

**Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Bibliografía:**

<https://www.sonexaircraft.com/subsonex/>  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Sonex\\_Aircraft\\_SubSonex](https://en.wikipedia.org/wiki/Sonex_Aircraft_SubSonex)  
<https://www.aerospace-technology.com/projects/subsonex-jsx-2-aircraft/>  
<https://www.planeandpilotmag.com/scroll/sonex-aircraft-subsonex-jet/>

**Colaboradores:**

Simón Blaise, Jaime Lamas y Hernán Santibáñez

## VII. SABÍA USTED?

*...que durante pleno vuelo efectuado el 21 de octubre de 1953, entre Buenos Aires y Santiago, tuvo lugar el nacimiento de un potrillo?*



*Diario La Nación, jueves 22 de octubre de 1953*

En 1953, tanto la prensa nacional como trasandina, daban cuenta del sorpresivo nacimiento de un potrillo, ocurrido poco antes del mediodía del miércoles 21 de octubre.

Grande fue la sorpresa que se llevaron las personas que ese día, se encontraban en Los Cerrillos, cuando aterrizó el avión Curtiss C-46D<sup>12</sup> CC-CAT 0367 de Lyon Air<sup>13</sup> y comenzaron a descargar a “Fronzoza”, una de nueve yeguas pura sangre que habían sido embarcadas en Buenos Aires para la Federación Nacional de Deportes Ecuestres y a su presidente el GDD del Ejército de Chile don Jorge Eduardo Yáñez Zavala<sup>14</sup>.

El diario consultado, informaba que el saludable potrillo, llevaría el nombre de “Lyonair” como un homenaje a la Línea Aérea. El joven piloto de Lyon Air, capitán Eduardo Sepúlveda, fue sin duda la persona decisiva en esos apremiantes momentos.

Se relata que un auxiliar que cuidaba a los animales durante el vuelo, llamó al Comandante de la aeronave, única autoridad a bordo de un avión: “¡Comandante. Una yegua está dando a luz!”. Una sola orden dio el capitán Sepúlveda: “¡Copiloto Jorge Ochoa! —A su orden mi comandante.— Tome usted el mando de la nave. Yo voy a atender un parto...”

<sup>12</sup> Curtiss C-46D-10-CU Commando, de matrícula CC-CAT, apodado “Virgo”.

<sup>13</sup> Cabe recordar que Lyon Air, era una compañía aérea que pertenecía a Benjamín Lyon Cousiño, presidente del Club Hípico, cuya principal fuente de inspiración como aerolínea, fue el transporte de caballares en Latinoamérica.

<sup>14</sup> Fue un destacado equitador en las décadas de 1930 y 1940, cuando fue conocido como «El Maestro». Obtuvo cinco veces el Gran Premio de Equitación de Madison Square Garden en Nueva York, USA. Internacionalmente reconocido como gran deportista, respetado juez internacional y ejemplar dirigente. Se desempeñó como maestro en la Escuela de Caballería de Quillota. Fue instructor del Instituto Ecuestre de Adiestramiento en Alemania. Presidió las federaciones ecuestre y de pentatlón de Chile. Perteneció a una generación destacada de equitadores chilenos como Óscar Cristi Gallo, Ricardo Echeverría Vergara, Alberto Larraguibel Morales, César Mendoza Durán y Hernán Vigil Simpson.

Y sin hablar una palabra más. el joven piloto abandonó la cabina y ayudado por el auxiliar-cuidador, *usó sus manos con la misma pericia que conduce la máquina. “¡Dos trapos necesito, rápido! Aquí están mi comandante, se oyó una voz segura y atenta.”*

Fueron unos cuantos minutos de preocupación intensa, hasta que el piloto Sepúlveda, convertido ahora en “*matrón del aire*”, colocó sobre el piso al nervioso potrillo.

El primer vástago de “Frondoza”, había nacido a 8.500 pies de altura<sup>15</sup>, y sería inscrito por su propietario, el general Yáñez Zavala, en el Stud Book de Santiago, cabe decir, en el registro civil que existe para identificar a todos los animales del país.

Las ocho yeguas restantes que conducía el avión C-46 D de Lyon Air, pertenecían a la Federación de Deportes Equestres, que al igual que el General Yáñez, adquirió ocho yeguas para formar, un criadero de fina sangre en los alrededores de la capital.



*La yegua “Frondoza” de propiedad del oficial chileno Eduardo Yáñez, que dio a luz un potrillo durante la travesía de la Cordillera. En el grabado aparece el recién nacido potrillo, sujeto por un soldado de la guarnición, luego de llegar el avión al puerto aéreo de Los Cerrillos*

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

<sup>15</sup> Cabe recordar en la nota, que el inicio de transporte aéreo comercial de caballos en Chile, comenzó en junio de 1946.

ARMANDO CORTÍNEZ NOS REPRESENTA EN BRASIL

Backil, de la Estación Aérea LAN, de Los Cerrillos, instruye al s... del Douglas 0010, Hernán Parada, durante el viaje de Santiago a Punta Arenas, con las 100.000 ovas de truchas salmonídeas.



**CORTINEZ. ENVIADO CHILENO.** - General del aire (R) de la FACH don Aurelio Celedón Palma y el coronel de la FACH (R) don Armando Cortínez rodean al Jefe Aeronáutico de la Embajada del Brasil, don José Manuel Vargas, quien los despidió en Los Cerrillos momentos antes de embarcarse en el avión que condujo a éstos dos ex oficiales de la FACH a Río de Janeiro.

**ARMANDO CORTINEZ REPRESENTA A CHILE EN CELEBRACION BRASILEÑA**

Por vía aérea se dirigió a mediodía de ayer a Río de Janeiro, el coronel de la Fuerza Aérea de Chile (R), don Armando Cortínez M., con el objeto de asistir a las diversas festividades programadas para celebrar el "Día del Aviador", que anualmente se realizan el 23 de octubre.

Armando Cortínez, con sus 60 inviernos sobre sus espaldas, se mantiene en la brecha con el dinamismo y vigor de un muchacho de 20, y continúa aportando su inteligencia y su esfuerzo a la causa de la aviación. Director fundador del Circulo de Precursores de la Aviación Chilena, lleva la representación de esta institución a estas tradicionales festividades brasileñas. Es portador, también, de un saludo especial que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general del aire, don Armando Ortiz Ramírez, le envía al brigadier, señor Nero Moura, Ministro de Aeronáutica y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea del Brasil. Sendas comunicaciones lleva, además, de las directivas del Club Aéreo de Chile para su filial brasileña, y también del Rotary Club.

Ya en 1952, Armando Cortínez, realizó este mismo viaje. El recibimiento y atenciones de que le hicieron objeto los brasileños fue realmente extraordinario, y la Escuela de Aviación de "Do Alfonso" le rindió honores excepcionales, reservados para las más altas personalidades extranjeras, ceremonias que culminaron con un banquete presidido por los más altos oficiales de la Aviación, la Marina y el Ejército.

No en balde expresó hace poco en un banquete del Club de la Unión, el Embajador del Brasil ante la Moneda, que entre su país y Chile no existían las fronteras, pese a la distancia, porque chilenos y brasileños eran un solo y grande país, por el mutuo afecto y la sinceridad y respeto que ambos pueblos cultivan.

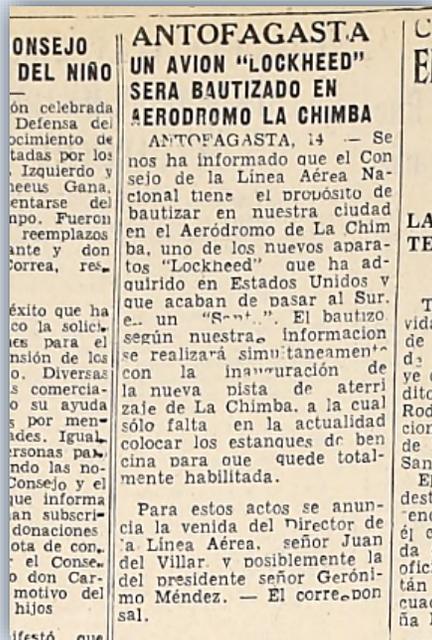
Tal como en 1952, Armando Cortínez, lleva la representación de la aviación civil y militar de Chile. Y pocas veces, sin duda alguna, nuestro país podía destacar un mejor embajador de buena voluntad y genuino exponente del coraje y valentía del chileno. Porque, aunque perdido en la bruma del pasado, muchos son todavía los que recuerdan aquella homérica epopeya de Armando Cortínez, que cumplió entre el 5 y el 16 de abril de 1919, al ser el primer aviador que cruzara la cordillera de los Andes en ambos sentidos en un feble monoplaza monoplano Bristol, de apenas 110 H. P.

Desde Río de Janeiro, Armando Cortínez continuará viaje a Lima, especialmente invitado por las autoridades aeronáuticas peruanas. Estará de regreso entre nosotros, a mediados del próximo mes de noviembre.



*El Diario Ilustrado, domingo 21 de octubre de 1953 (Archivo IAHACH)*

## AERÓDROMO REGIONAL SERÁ PUNTO DE REUNIÓN



*La Nación, 15 de septiembre de 1941  
(Archivo IAHACH)*

Antes de finalizar 1941 se dio término a las obras que se realizaban en los aeródromos de Barriles en Tocopilla y La Chimba en Antofagasta, con lo cual los aviones de LAN-CHILE dejaron de operar en el antiguo y ya malogrado aeródromo de Portezuelo.

A comienzos de 1941, LAN-CHILE recibió los tres primeros Lockheed Electra A-10. Estas naves iniciaron los primeros servicios a la zona norte el 11 de marzo de 1941, con una alta expectativa por parte de los ansiosos pasajeros.

LAN-CHILE, había iniciado la adquisición de seis aparatos en 1940, llegando los tres primeros en marzo de 1941, recibiendo los números 001 - 002 y 003, y los nombres Pedro de Valdivia, Inés de Suárez y Diego de Almagro, respectivamente. Los tres siguientes, llegaron a Valparaíso el 16 de agosto de ese año y un mes más tarde, ya estaban operativos, desconociéndose lamentablemente si llevaran otros nombres. Uno de estos últimos, es el que presumiblemente habrían bautizado en el antiguo aeródromo de La Chimba en Antofagasta.

Con la incorporación de los aviones "Electra", la línea aérea nacional, estuvo en condiciones de atender los siguientes itinerarios a la Zona Norte: Lunes, miércoles y viernes: Ovalle - La Serena - Vallenar - Copiapó - Taltal - Antofagasta - Tocopilla - Iquique. Martes y sábado: Vallenar - Taltal - Antofagasta - Tocopilla - Iquique - Arica.

## 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 extraerlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

### ***CORREO RECIBIDO***

Señor

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Dn. Norberto Traub Gainsborg

Presente

Junto con extenderle nuestros más cordiales saludos, tenemos el agrado de enviar a Ud., Carta Oficial N° 02/2/264 de fecha 08 de septiembre de 2022, para hacerle llegar en formato digital, la Exposición Itinerante "[Aviación Sanitaria en Chile](#)", preparada especialmente por personal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, para destacar el trabajo colaborativo realizado por autoridades sanitarias con el apoyo de organizaciones aeronáuticas civiles y militares, para enfrentar la Pandemia por COVID-19. Esta muestra además de contribuir al reconocimiento de la labor realizada, es un homenaje a todas las personas que con esfuerzo y dedicación fueron en ayuda de la ciudadanía, para salvar vidas en todas las regiones del país.

Esta Exposición forma parte de los compromisos institucionales de este Museo.

Cordiales saludos, del Director del Museo, Dn. Ricardo Gutiérrez Alfaro y todo su equipo colaborador.



***Descargar presentación***



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO SECRETARÍA GENERAL  
MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

Carta N° 02/2/\_\_\_\_ 285 \_\_\_\_ /

CERRILLOS, Septiembre 9 de 2022

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

*Edmundo Le. Presidente.-*

Junto con extenderle nuestros más cordiales saludos, tenemos el agrado de dirigirnos a Ud., para hacerle llegar, en formato digital, la exposición itinerante "Aviación Sanitaria en Chile", preparada especialmente por personal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, para destacar el trabajo realizado por las organizaciones aeronáuticas chiles y militares que conformaron una gran red de apoyo a la ciudadanía para enfrentar la Pandemia por COVID-19 y los principales desafíos que debieron sortear para el traslado de pacientes, equipos médicos, insumos y vacunas a todas las regiones del país.

Una vez más, frente a las situaciones de catástrofes, los aviadores se hicieron presente, poniendo a disposición aeronaves, tiempo, recursos económicos y energía para contribuir en forma desinteresada; cumpliendo extensas jornadas para salvar vidas. Sin duda un esfuerzo que rindió fruto y que ha sido valorado por los chilenos y destacado a nivel internacional, como uno de los países que enfrentó de mejor forma esta Pandemia. Este hecho motiva el presente homenaje a los hombres y mujeres que con su trabajo hicieron posible el manejo adecuado de este flagelo que afectó al mundo.

Esta actividad forma parte de los compromisos institucionales del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, establecidos para el presente año.

*Atentamente,*

  
RICARDO GUTIÉRREZ ALFARO  
DIRECTOR MNAE

C.c:  
- MNAE, Dirección, Oficina de Partes (A)

DGAC-Clasificador 3, Correo 9 - I-Providencia - Santiago Fono 224382600, [www.dgac.gob.cl](http://www.dgac.gob.cl)  
MNAE - Casilla 50900 Correo Central - Santiago - Avda. Pedro Aguirre Cerda N° 3000 - Cerrillos, Fono 224383881 224383990  
<http://museo.aeronautico.dgac.gob.cl> E-mail [museo@dgac.gob.cl](mailto:museo@dgac.gob.cl)

*Estimado Norberto:*

*Acuso recibo del último ejemplar de la Revista Aerohistoria, con mi especial agradecimiento al ser considerado permanentemente en su difusión.*

*Recibir cada ejemplar, sin duda alguna es un placer para quienes fomentamos el acervo cultural a través de la divulgación de hechos históricos y en este caso particular los referidos no sólo a la aeronáutica nacional, sino que también universal, con interesantes artículos muy bien documentados, excelente gráfica y un sinnúmero de registros documentales y fotográficos.*

*Reiterando mi agradecimiento, te hago llegar un cordial saludo.*

**Carlos Rodríguez Valle.**

---

Estimado Norberto,

Confirmando que hoy hemos recibido tres ejemplares de tu excelente documento sobre Santos Dumont. La versión impresa es extraordinaria, de gran calidad en su presentación (y además está decir, en su contenido).

Mañana tendremos reunión mensual de la Academia de Historia Aeronáutica y aprovecharemos para "presentarla en sociedad".

Mil gracias por tus gestiones para su envío.

Fuerte abrazo

**Gustavo Necco Carlomagno**

Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

---

Estimado Norberto,

Agradezco muchísimo tu amable mensaje y envío nuestros sinceros saludos en vuestras Fiestas Patrias.

Como adelanté en mi mensaje anterior el documento fue presentado en la reunión de nuestra Academia del miércoles pasado. Pudimos describir y mostrar rápidamente sus cuatro secciones, destacando su excelencia gráfica y su amplia y sólida información.

También resaltamos la mención de la visita de Santos Dumont a Montevideo en 1922, así como su relación con Luis Alberto de Herrera a principios del siglo pasado.

En la reunión participaron 12 cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica (EMA) ya que dos de ellos disertaron sobre la vida operacional del C-130 Hércules en la FAU. Asistió también, como invitado de honor, el ex-Comandante en Jefe, Gral. Zanelli, quien fuera un experimentado piloto de Hércules.

Un fuerte abrazo para ti y todos los colegas del Instituto.

**Gustavo Necco Carlomagno**

PD: No puedo dejar de agradecerte tus menciones a mis modestas contribuciones.

---

Hola don Norberto!

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

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

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

Parabéns Norberto pelo livro autografado.

Att. **Teomar B. Ceretta**  
Miembro Correspondiente  
del IIHACH en Brasil

-----  
Buenas tardes,

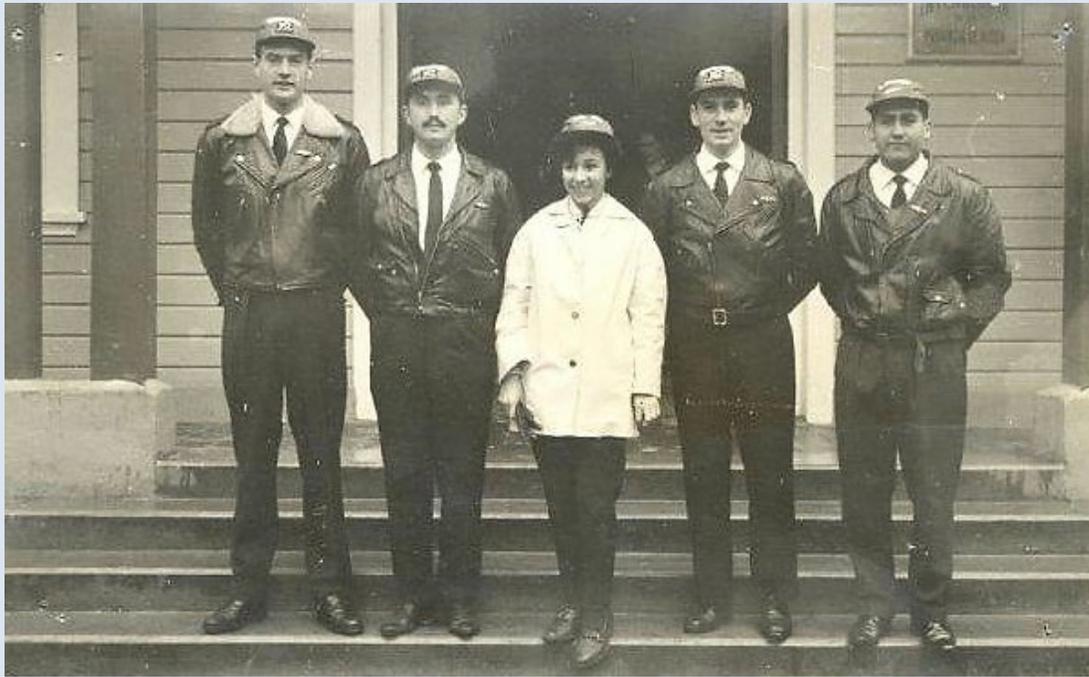
Revisando Archivos, me encontré con su interesante y bien complementada Revista de Aeronáutica. Inevitable no pensar, solicitar un espacio, en honor a mi tía Magda Quintana Sánchez: *primera mujer piloto de la región de Aisén*.

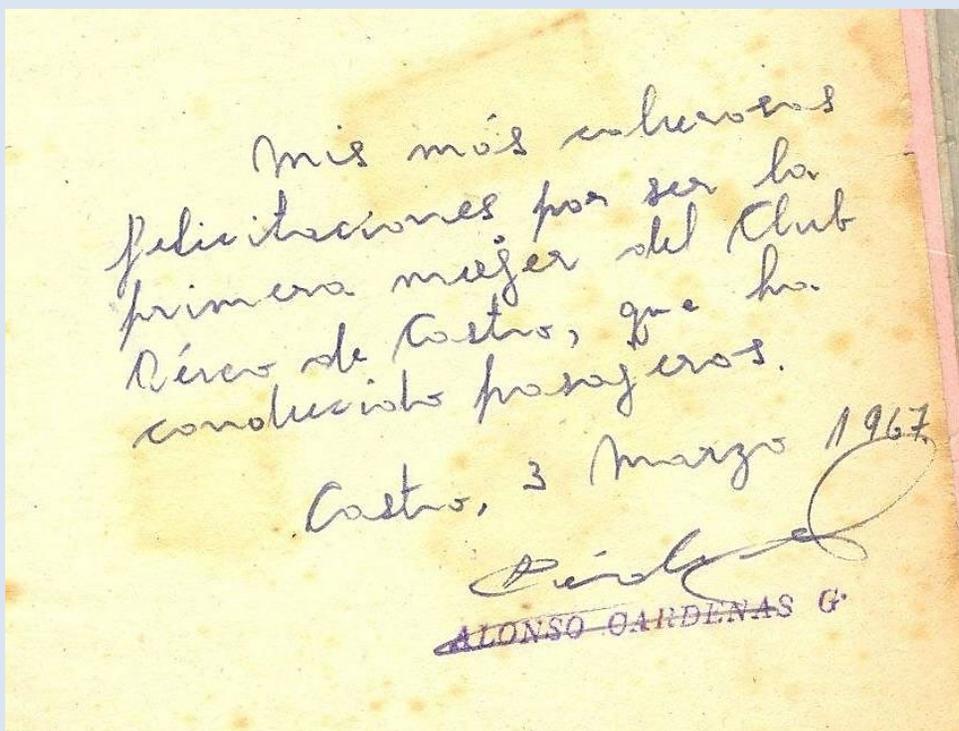
Magda fue camionera y piloto y hoy es una profesora jubilada. En su vida de piloto atendió comunidades aisladas, tanto en Chiloé y Aisén: en una región donde las distancias y el aislamiento han sido el sello hasta nuestros días.

Les dejo aquí algunas fotos, de la graduación en Acto público y la ceremonia de bautizo en 1965.

Un cordial saludo y las felicitaciones por los rescates históricos.

**Anahí Huechán Quintana**





**Nota del IIHACH:** De acuerdo con los datos que guardamos, su tía Magda integró el primer curso del Club Aéreo de Aysén, efectuado en el verano de 1963, junto con Errol Holmberg Yunge, Osvaldo Michel González, Ernesto García Lerín y Juan Vera Cárdenas, contando con la valiosa ayuda del Teniente de Carabineros Sr. Claudio Lara Díaz como Piloto Instructor. Efectivamente, y como Ud. nos menciona, fue la primera de la región de Aysén.

Estimado Sr. Norberto Traub, muy buenas tardes.

Junto con saludarle cordialmente, acusamos recibo de su correo de denuncia y solicitud de gestión respecto del Monumento Público a don Alberto Santos Dumont, ubicado en la comuna de Recoleta, Región Metropolitana de Santiago. Solicitaremos el ingreso formal del mismo, para que los antecedentes puedan ser evaluados por el área de Patrimonio Histórico de este organismo, en coordinación con el área Jurídica.

Saludos atentos,

---

**Jorge Fabián Placencia Jiménez**  
Historiador  
Área Jurídica  
Consejo de Monumentos Nacionales  
Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio | Gobierno de Chile

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

**Norberto Traub Gainsborg**  
**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.*

**ISSN 0719-9635**

**Comité editorial**

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

Colaboradores

**Alberto Fernández Donoso**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Francisco Donoso Arcena**  
**Hugo Gutiérrez González**  
**Sergio Barriga Kreft**

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