



# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN

- ▶ Centenaria visita a Chile de los príncipes británicos Edward y George
- ▶ A 100 años de las andanzas de un aviador danés por los cielos de Chile
- ▶ 85 Aniversario de la Tragedia de Itacumbú
- ▶ Cessna 337 "Skymaster" militarizados en Chile



*EN ESTE PRÓXIMO MES DE MARZO, QUEREMOS RECONOCER EL NOBLE Y ESFORZADO SERVICIO QUE DESEMPEÑAN LOS HOMBRES Y MUJERES DE LA **FUERZA AÉREA DE CHILE** HACIA LA DEFENSA, EL DESARROLLO Y BIENESTAR DE TODA NUESTRA HERMOSA Y AMADA NACIÓN*

*QUEREMOS REITERARLES EN ESTE SIGNIFICATIVO “MES DEL AIRE”, EL AGRADECIMIENTO DE TODOS, QUIENES LOS VALORAMOS Y LLEVAN PERMANENTEMENTE EN SU CORAZÓN.*

*QUE DIOS LES BENDIGA JUNTO A SUS FAMILIAS EN CADA RINCÓN DONDE USTEDES ESTÁN DESPLEGADOS*

**AEROHISTORIA LES DESEA UN MUY FELIZ  
NONAGÉSIMO TERCER ANIVERSARIO**

***“El mundo se mueve a un ritmo tan acelerado, desinformado y vano, que la mayoría de las personas en una búsqueda frenética de una mísera porción de poder, ha olvidado a Dios, la Nación y el respeto por el prójimo, arriesgando con ello, la pérdida perpetua de una identidad noble, de un futuro esplendor, de la alegría de la vida y del verdadero significado de los valores y de la Patria.”***

Desde el mal llamado “estallido social” que con impavidez enfrentamos el deterioro de nuestro patrimonio moral, físico e intelectual. Por una parte, vemos actitudes incomprensibles, actos punibles que son disculpados irrespetando al ciudadano esforzado y honrado, cánticos de sirena que llaman a destruir sin que nada pase. Mucho de ese odio, planificadamente dirigido desde una “chapa”, lo vemos y leemos como crónica anunciada en desvergonzados y desafiantes acciones o declaraciones, que no sólo ofenden sino que muchas de las veces, destruyen. Quienes las realizan, se revelan como iluminados actores, dueños de la moral y el conocimiento que nos llevará adelante en el futuro esplendor.

Pareciera *estar de moda*, la expresión de lo que se autodenomina opinión o decisión popular, muchas veces nos vamos insertando en este prometido “arte del pueblo y para el pueblo”, el que no necesita permiso final, ni menos conocimiento o experiencia, para su libre ejecución, pero si deja de lado al verdadero Patrimonio Cultural (etimológicamente del latín *patrimonium* ‘bienes heredados de los padres’ y *Cultura* también del latín, que habla de entender y conectar con las formas de expresión cultural e identitaria). Por último, aparecen los agoreros de costumbre que, vestidos de *Expertos y Académicos de Turno en un sinfín de materias*, atribuyen o más bien disfrazan su ignorancia y la falta de amor por el prójimo, como un sencillo *“fin de un ciclo o un irresponsable o simple, nunca más”*.

Todo es una mentira, una falacia interesada que atropella la inteligencia y menoscaba el verdadero patrimonio y credo de un pueblo, puesto que en el camino simple, en la senda odiosa y aparentemente lucrativa, finalmente se destruyen los cimientos, argumentando una libertad de expresión o la tan manoseada *búsqueda de la dignidad*, que *socialmente* pareciera eximir “deberes, derechos y responsabilidades”, sin el menor respeto a lo que otros entendemos como verdadero legado o una herencia que debe ser cuidada, estudiada, valorada y resguardada como testimonio sobre el cual reflexionar, y no esconder, ni menos sub valorar.

Es en este plano sincero que, en nuestra corporación, continuamente y con devoción, luchamos por valorizar a esos pioneros aeronáuticos, hombres que con amor por sus raíces, nos legaron una tierra mejor, con visión de futuro. Es por ello que, nuestra lucha constante por divulgar e inculcar esa máxima que reza: *la aeronáutica también es parte de la Historia de Chile*, apunta a reconocerla, utilizarla e incluirla como un complemento puro, que integre esos cimientos que a diario, contribuyen a construir una Patria mejor, recordando en ello, ese Evangelio según Mateo, que dice *“La cosecha es abundante, pero los trabajadores son pocos. Rueguen al dueño de los sembrados que envíe trabajadores para la cosecha”*.

### **Norberto Traub Gainsborg**

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

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

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

*La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.*



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" .....</i>	5
<i>Fuerza Aérea Paraguaya condecora a dos distinguidos miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile .....</i>	6
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile condecora el Estandarte de Combate de la Fuerza Aérea Paraguaya .....</i>	8
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en los actos conmemorativos del Centenario la Aviación Militar Paraguaya .....</i>	9
OBITUARIO .....	12
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	18
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	21
EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.....	22
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Centenaria visita a Chile de los príncipes británicos Edward y George .....</i>	42
<i>A 100 años de las andanzas de un aviador danés por los cielos de Chile .....</i>	65
<i>85 Aniversario de la Tragedia de Itacumbú .....</i>	83
<i>Los Caballeros del cielo y el viento" .....</i>	115
DE AÑORANZAS Y RECUERDOS	
<i>Rojitas .....</i>	125
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Cessna 337 "Skymaster" militarizados en Chile .....</i>	129
SABÍA USTED?	
<i>El 5 de marzo de 1929 y Arturo Meneses Kinsley .....</i>	144
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Escuela Militar de Aviación.....</i>	145
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR .....	150

# I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

## ❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”*

El viernes 10 de febrero, el H. Directorio y miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se encontraron representados en el saludo y felicitaciones, que nuestra corporación, hiciera llegar al Coronel de Aviación (A), señor Alan Cárcamo Barrientos, Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, recordando el centésimo décimo aniversario de su creación.

Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. N°112, pág. 1423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**, entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a Escuela de Aviación y que más tarde en 1944 tomara el nombre de “Escuela de Aviación Capitán Ávalos” para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**. La creación de este visionario plantel, fue sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia de la aviación militar chilena iniciada tempranamente en 1910, ya que actualmente pasa a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, que sigue vigente y activa en el mismo sitio donde fue fundada, tras más un siglo.



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en hacerles llegar a nuestros lectores por esta vía, copia de un extenso e interesante artículo publicado por el distinguido investigador don Guillermo Marín Rodríguez en octubre de 1966 y que, fuera reproducido por nuestra corporación dado el valor documental del mismo.

Para descargar el documento PDF, sólo basta hacer **click** sobre la imagen del lado izquierdo.

Para leer y revisar el Documento G.1.N°187 de organización de acuerdo a lo indicado en la Ley N°2.771 de febrero de 1913. Haga **click** sobre la pequeña imagen del lado derecho.



## ❖ *Fuerza Aérea Paraguaya condecora a dos distinguidos miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

En una concurrida ceremonia realizada en la Base Aérea Silvio Pettirossi en la 1ª Brigada Aérea, Paraguay, les fue impuesta la “Medalla de honor” otorgada por el Presidente de la República de Paraguay, al Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH), Norberto Traub Gainsborg y al Miembro Correspondiente de esta Corporación en Paraguay, Lic. Antonio Luis Sapienza Fracchia, en conmemoración al centenario de la aviación militar de Paraguay



*Norberto Traub es condecorado por el Señor Ministro de Defensa del Paraguay, Bernardino Soto Estigarribia*

Ambas distinciones fueron otorgadas en reconocimiento al trabajo de investigación y difusión desarrollado en favor de la historia aeronáutica y en pos del engrandecimiento de la Fuerza Aérea Paraguaya.

En el caso del señor presidente del IIHACH, don Norberto Traub, se le distinguió por sus trabajos realizados desde el 2017 a la actualidad, referidos a la trascendencia que ha tenido el aviador Silvio Pettirossi, “Rey del Aire y Padre de la Aviación Paraguaya” en donde se aportaron y constataron datos relevantes y otros hechos poco conocidos, tales como sus vuelos efectuados en Chile durante 1914, y el destino de parte importante de lo recaudado en los espectáculos aéreos para ayuda social, especialmente aquel destinado a mujeres desvalidas en Santiago, como también a la adquisición de aviones para la Escuela de Aviación militar chilena. A estas fundamentales y generosas donaciones, se agrega el que, iniciada la Primera Guerra Mundial, el aviador realizara algunas otras actuaciones aéreas exclusivas, para fomentar la ayuda iniciada en aquellos días por la Cruz Roja de Francia en auxilio de los huérfanos de guerra.

Por otra parte, el distinguido historiador aeronáutico del Paraguay, Licenciado Antonio Sapienza, también fue distinguido por su enorme trayectoria en el resguardo de la historia aeronáutica nacional y el dedicado trabajo en la preparación del libro “Centenario de la Aviación Militar Paraguaya”.



COMANDO DE LAS FUERZAS MILITARES  
FUERZA AÉREA PARAGUAYA  
Comandancia

Ñu Guazú, 9 de febrero de 2023.

Señor

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
**ARQ NORBERTO PABLO TRAUB GAINSBORG**

**PRESENTE**

*Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de poner a su conocimiento que el Excelentísimo Señor Presidente de la República y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la Nación, DON MARIO ABDO BENITEZ, le ha concedido la “MEDALLA DE HONOR” en conmemoración al “CENTENARIO DE LA FUERZA AÉREA PARAGUAYA”, por su invaluable aporte a la Difusión de la Historia de la Fuerza Aérea Paraguaya, a solicitud de este Comando.*

*Así mismo, me complace invitar a usted y a su distinguida familia, a asistir a la Imposición de la Medalla, a llevarse a cabo el día martes 21 de febrero de 2023, a las 07:30 hs, en la Plataforma Militar de la Base Aérea Silvio Pettrossi, asiento de la 1 Brigada Aérea.*



*Arturo Javier González Ocampo*  
CORAL DEL AIRE ARTURO JAVIER GONZÁLEZ OCAMPO  
COMANDANTE DE LA FUERZA AÉREA

## ❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile condecora el Estandarte de Combate de la Fuerza Aérea Paraguaya*

Con ocasión de cumplirse este mes de febrero, el primer centenario de la Aviación Militar del Paraguay, el Consejo Directivo de este Instituto, resolvió conferirle al Estandarte de Combate de la Fuerza Aérea Paraguaya, la condecoración académica “Al mérito Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile”, en el grado de Gran Cruz, por su fundamental aporte al acervo cultural de iberoamericano aeronáutico, tarea que es objeto del reconocimiento y admiración por parte del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutico de Chile, especialmente como entidad cofundadora de la Federación Iberoamericana de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE).



***Nuestro presidente, don Norberto Traub prende la distinción en la corbata del Estandarte de la Fuerza Aérea Paraguaya***

A continuación, fueron también condecorados dos distinguidos Oficiales Generales de la Fuerza Aérea del Paraguay: el comandante de la Fuerza Aérea Paraguaya, General del Aire don Arturo Javier González con la condecoración académica “Al mérito Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile”, en el grado de Gran Cruz y el Comandante del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza de la Fuerza Aérea Paraguaya, General de Brigada Aérea FAP don Roberto Idoyaga Benítez, con el grado de Caballero del Aire en su división Militar.

## ❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en los actos conmemorativos del Centenario de la Aviación Militar Paraguaya*

La conmemoración del Centenario de la Aviación Paraguaya, no pasó para nada desapercibida en el ambiente aeronáutico latinoamericano. Es así que este hermoso país celebró orgullosamente este significativo cumpleaños de una de las instituciones castrenses más queridas de la Nación, la Fuerza Aérea Paraguaya.

Para participar de ello, nuestra corporación se hizo presente a través de la gentil invitación que se le hiciera a nuestro presidente. Una nota curiosa y ciertamente muy grata, fue la que nos relató Norberto Traub, en referencia a que en la gran mayoría de estos festejos estuvo presente y presidiendo cada uno de los actos, la imagen de Nuestra Señora de Loreto, Patrona declarada de esa institución aérea y también de FIDEHAE.



Don Norberto estuvo presente en algunas de estas fiestas no sólo para representarnos, sino que también pudo compartir el recuerdo de la amistad del pueblo chileno con el guaraní, el que está y ha estado siempre presente, a lo largo de esta centenaria historia aeronáutica.

Si de historia conjunta se trata, baste recordar algunos de los hechos tempranos que obran en la formación de esa ESCUELA DE AVIACIÓN de 1923, y que hoy da pie a las celebraciones -se citasen los antecedentes preliminares tenidos a consideración en 1914 con lo siguiente: *“Aeroplanos para el Paraguay.- De acuerdo con el contrato que el aviador nacional Eduardo Molina Lavín celebró con el Gobierno del Paraguay, en pocos días más, y ante una comisión que la formarán el Ministro de esa nación, el aviador Pettirossi y dos oficiales paraguayos, se hará la entrega de los aeroplanos que el señor Molina llevará a Asunción para iniciar el primer curso de la Escuela de Aviación de esa República”.-*

Más aún, sea también menester el considerar que, el entonces Presidente Provisorio de la República de Paraguay, don Eusebio Ayala Bordenave; junto al Ministro de Guerra y Marina del Paraguay don Manlio Schenoni Lugo (formado militarmente en nuestra Escuela Militar y luego como oficial del arma de Ingenieros del Ejército de Chile), rubricarán el Decreto N°15.787, de 22 de febrero de 1923, por el cual se dispone la creación de dicha Escuela de Aviación, *“motivado por las necesidades de formar Pilotos Aviadores Militares para el Ejército y Armada de la Nación, abarcando con ello, las cada vez mayores exigencias que demandaba la situación nacional, adecuándose a las características geográficas del país, y las ventajas que reporta la aviación para ampliar el campo de acción en el orden preventivo y de defensa, acelerar la prestación de servicios y disponer de un medio más en beneficio del orden y tranquilidad sociales del pueblo paraguayo”*.



También, siempre presente, está la formación de algunos oficiales pilotos en la recién creada Fuerza Aérea Nacional de Chile. Entre sus primeros años de historia, los años 1931-32, se puede mencionar al muy apreciado Teniente 1° Bernardino Caballero Álvarez, -de ilustre prosapia paraguaya- quien, lamentablemente falleciera cuando cae con su avión “FIAT C. R. 20” de la 2° Escuadrilla de Caza, durante la cruenta Guerra del Chaco.

**Teniente 1° Bernardino Caballero A.**

En los tiempos actuales, nuestra aviación comparte con la del Paraguay, el desempeño del excelente y ya legendario avión de entrenamiento T-35 “Pillán”, del que ambas Fuerzas Aéreas han obtenido dedicados y profesionales pilotos, que hoy tanto nos enorgullecen.



**Foto izq.:** Junto al Primer Mandatario del Paraguay, con una imagen de N.S. de Loreto que el IIHACH le obsequiara. **Foto derecha:** Nuestro presidente entregando la imagen de la Santísima Virgen María que llevara para dejar con el Señor Comandante de la Fuerza Aérea del Paraguay, General del Aire Arturo Javier González. Cabe destacar que las hermosas imágenes, fueron finamente confeccionadas por nuestro distinguido socio historiador y artista, don Rino Poletti Barrios



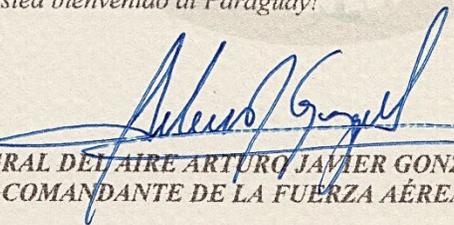
## *ALAS DE UN SIGLO EN EL ALMA GUARANÍ*

*HISTORIADOR NORBERTO TRAUB GAINSBORG, le brindo la más cordial bienvenida a la República del Paraguay, tierra guaraní que lo recibe con el más alto honor para participar en los festejos en conmemoración del Centenario de la Aviación Militar Paraguaya.*

*Constituye para mí un verdadero privilegio recibirle en nuestro país y deseo que su estadía sea sumamente complaciente; así mismo, me permito agradecer su presencia en este evento histórico, que pretende exaltar a nuestros antecesores y distinguir a nuestros contemporáneos.*

*Aprovecho la oportunidad para reiterarle nuestra gratitud de contar con tan digno representante de la República de Chile entre nuestros Invitados de Honor, y en reconocimiento a sus delicadas y arduas tareas hemos preparado el ambiente propicio para que se lleve la mejor impresión de nuestro pueblo, quedando con la plena certeza de que esta experiencia contribuirá con el engrandecimiento de nuestra amistad y fortalecimiento de los lazos de cooperación entre nuestras Fuerzas.*

*¡Sea Usted bienvenido al Paraguay!*

  
**GRAL DEL AIRE ARTURO JAVIER GONZÁLEZ OCAMPO**  
**COMANDANTE DE LA FUERZA AÉREA PARAGUAYA**

*Ñu Guazú, 21 de febrero de 2023*

## II. OBITUARIO



*Carlos Exss Sonne (Q.E.P.D.)*

### **Carlos Exss Sonne**

*“Gran señor de la Aviación Comercial chilena”*

Con esa cualidad de caballero que lo distinguía, como queriendo no molestar a nadie, silenciosamente de esta tierra se alejó, emprendiendo el que para todo aviador es su último vuelo, ese del que ya no se regresa.

Resumir en pocas palabras su vida en los cielos de la patria no es tarea fácil, como tampoco lo es el escoger sus aspectos más relevantes.

Ciertos estamos que al hacerlo estaremos hiriendo la que fuera su natural modestia, pero el no dedicarle unas cuantas frases en las páginas de nuestra revista, sería una ingratitud con quien nos distinguió con su aprecio y amistad.

A comienzos de los años cuarenta del siglo que ya pasó, como resultado de la Campaña Alas para Chile, en todo el país renació el entusiasmo por nuestra aviación deportiva y en cada ciudad despertó el interés por obtener parte de los beneficios de aquella gran cruzada nacional.

Valdivia no fue la excepción y la entrega por parte de la Fuerza Aérea a su club aéreo de material Fairchild PT-19 movió también a sus habitantes a interesarse por ingresar a aquella entidad. En un principio se pensó operar en un terreno aledaño al hospital que hacía las veces de aeródromo, pero el Teniente Salas, comisionado por la Fuerza Aérea estimó que el lugar no reunía las condiciones para la instrucción de vuelo.

Fue en esas circunstancias, que don Erico Exss y don Harald Frey ofrecieron gratuitamente un terreno en su campo de Chunimpa, en el cual se habilitó una cancha de mil metros de longitud, que aunque distante de la ciudad, cumplía con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

Entre quienes los fines de semana, que era cuando más se volaba, se encontraban los hermanos Carlos y Wilfred Exss Sonne, los que disfrutaban observando el desplazamiento de los aviones.

Viendo tanto entusiasmo, un día Hans Hoepner invitó a Carlos el mayor de ellos, a acompañarlo en un vuelo recreativo.

La perspectiva que desde lo alto se abrió a la vista de aquel joven, despertó en él la que sería su vocación aeronáutica y en 1947, cuando la Escuela de Aviación llamó a concurso para llenar vacantes de cadetes, postuló y obtuvo un cupo como alumno de la rama del aire.

Daba así inicio a una brillante carrera, que a fines de 1948 le significó ostentar el grado de subalférez y el título de piloto militar.

Al egresar en 1949 como alférez de aviación, con orgullo sobre su uniforme lucía las alas de piloto de guerra, pasando a prestar servicios al Grupo de Aviación N°2, de caza y bombardeo, con asiento en la Base Aérea de Quintero. Unidad en la cual en 1950 y ya como subteniente, fue destinado al Grupo de Aviación N°8, siendo nombrado además alumno del Curso de Navegación Aérea. Período al término del cual obtuvo su nombramiento como especialista en dicha materia.

Con esa inquietud innata que lo caracterizaba, sus horizontes comenzaban a ampliarse y a fines de 1952 se retiró de la Fuerza Aérea, pasando a desempeñarse como piloto en la recién creada línea aérea Cinta.

Empresa en la cual al mando de sus Beechcraft Bonanza, Lockheed Electra y Lodestar, Douglas DC-3 y DC-4, le correspondió recorrer gran parte del territorio nacional, desde el norte agreste a la región indómita del Aysén y abrir la ruta a Nueva York, ganando en experiencia y capacidad. Años más tarde, a la quiebra de Cinta, la Línea Aérea Nacional lo contrató como instructor de vuelo por instrumentos, pero sin pertenecer a la planta de pilotos. Ingreso a ella que se produjo en 1965 cuando junto a su hermano Wilfred, a la sazón experimentado piloto comercial y otros tres aviadores fueron contratados por aquella empresa como comandantes del material Douglas DC-3.

Largos años prestó servicios en Lan-Chile como había pasado a denominarse la Línea Aérea Nacional, ascendiendo progresivamente en el escalafón de pilotos poniendo término a su carrera como capitán del material Boeing 707.

En que por su capacidad se le encomendaron vuelos de la mayor importancia como lo fueran entre otros, trasladar al Presidente de la República en sus desplazamientos al extranjero cumpliendo tareas de estado.

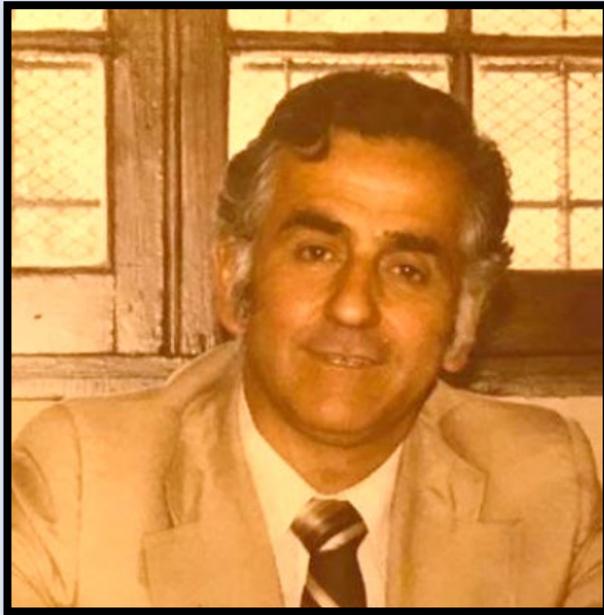
Su paso a la aviación comercial, contrariamente a lo que pudiera pensarse no lo alejó de la Fuerza Aérea, institución en la cual, tras su retiro como subteniente, se integró a la Reserva Aérea, cumpliendo con los períodos reglamentario de llamados al servicio activo, hasta ostentar el grado de Comandante de Escuadrilla en la rama del Aire. Algo que lo llenaba de satisfacción.

Como instituto, lo conocimos en una de las tantas reuniones de camaradería de los antiguos pilotos de la compañía, naciendo entre él y nosotros una sólida amistad, ofreciéndonos su ayuda para nuestra labor de investigar el pasado de las alas chilenas, cada vez que lo necesitásemos. Amistad que en varias oportunidades nos hizo también coincidir tanto en reuniones de aviadores, como en el Hospital de la Fuerza Aérea mientras esperábamos ser atendidos, lo que nos permitía hablar sin prisa de las alas del ayer.

Acompañado de su esposa Anette, fiel compañera de su vida, era el mismo de siempre. Con esa innata dignidad con que las horas de vuelo distinguen en su andar a los viejos capitanes.

Don Carlos se ha ido, pero su recuerdo permanecerá grabado con letras indelebles en las páginas de la historia de la aeronáutica nacional, como el gran señor que él fuera.

***Sergio Barriga Kreft***



*Froilán Araya Madariaga (Q.E.P.D.)*

## **Froilán Araya Madariaga**

*“Colchagüino y a mucha honra”*

Su primer contacto con la aviación deportiva lo tuvo en 1970 cuando ingresó al Club Aéreo de Santa Cruz, entidad en la cual hizo el curso respectivo, obteniendo su licencia de Piloto Privado. Club en el que le cupo una activa participación en su desarrollo.

De un entusiasmo contagioso, poco después el Club Aéreo de Pichilemu también lo contaría entre los suyos, donde se le recuerda porque gracias a su tesón el club logró disponer de su propio casino y adquirir un Cessna 172.

Años más tarde sus huellas quedarían marcadas en su paso por el Club Aéreo de San Fernando, para finalmente asentarse definitivamente en el Club Aéreo de Rancagua. Por eso con orgullo acostumbraba a decir; *“Colchagüino y a mucha honra”*. Fue en Rancagua donde desarrollaría su mayor iniciativa, labor que años más tarde le significaría ser nombrado socio honorario del club.

No fue extraño que una trayectoria tan llena de logros le valiera ser nominado delegado por la cuarta zona ante la Federación Aérea de Chile, donde llegó a ocupar altos cargos, hasta asumir la presidencia de la misma.

Período difícil, porque le correspondió enfrentar la época en que se puso término a la ayuda estatal, que desde la Campaña Alas para Chile los clubes aéreos anualmente recibían.

Muchas incomprendiones debió sobrellevar, cuestionándose que su labor como presidente no lograba que esos fondos anuales volvieran a ser asignados a la aviación deportiva. Críticas fáciles de quienes ignoraban que la crisis mundial de ese entonces, también hacía sentir sus efectos en las arcas fiscales de nuestro país.

Uno de sus logros, fue el realizar la asamblea anual de la Federación Aérea de Chile en Punta Arenas, recordando que uno de los primeros clubes aéreos que se creó en Chile, fue el Club Aéreo de Magallanes y que la denominada aviación deportiva era una sola, de Arica a la ciudad del estrecho.

Ingratitud sería el no recordar que a su entusiasmo se debió también el volver a reeditar la revista Chile Aéreo, que muchos añoraban y que por falta de medios había dejado de editarse en 1958, tras ser creada por el Comodoro Arturo Merino Benítez junto con el Club Aéreo de Chile a fines de la década del veinte del siglo pasado. Órgano de difusión de la aviación deportiva, que hace algunos años nuevamente dejó de editarse. Algo que mucho le dolía.

Queriendo fomentar la camaradería entre los clubes aéreos organizó el Primer Campeonato de Aviación, en que los pilotos competían en destreza en navegación aérea y aterrizajes de precisión.

Justa deportiva que hasta el día de hoy persiste y que posteriormente se realizaba en la misma fecha y lugar, junto con el Simposium Nacional de Aeronáutica que anualmente organizaba la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Notoria era su participación en representación de la Federación, en los Seminarios de Entidades de Aviación Deportiva que año a año llevaba a cabo la DGAC, como también en las asambleas anuales de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI). Oportunidades todas en que muy bien puesto dejó el nombre de la federación y de nuestra patria.

Hombre de reconocida cultura aeronáutica, fue un entusiasta colaborador y consultor de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en que muchas veces a él recurríamos cuando un trabajo histórico en preparación así lo ameritaba.

Conversador impenitente, la mejor hora para llamarlo era cuando la ciudad recobraba su calma y sus habitantes se acogían al reposo hogareño.

Para él el tiempo no tenía prisa y una sencilla llamada telefónica podía extenderse por más de una hora, trayendo a la memoria hechos y circunstancias del pasado lejano de la aviación civil nacional.

La muerte de un camarada era algo que mucho lo afectaba y si ella se debía a un accidente de aviación, no descansaba buscando causas y circunstancias para que ello no volviera a ocurrir.

Ya un tanto alejado de las labores directivas de las alas deportivas, inesperadamente la viajera, como alguien la definiera, silenciosamente llegó a golpear las puertas de su hogar llevándose con ella a su esposa, fiel compañera de una vida.

Desde entonces diríamos que Froilán no fue el mismo y que esa llamita que llevaba encendida en su corazón lentamente comenzaba a apagarse, cayendo en una enfermedad hoy en día muy común en nuestra patria, contra la cual no hay remedio.

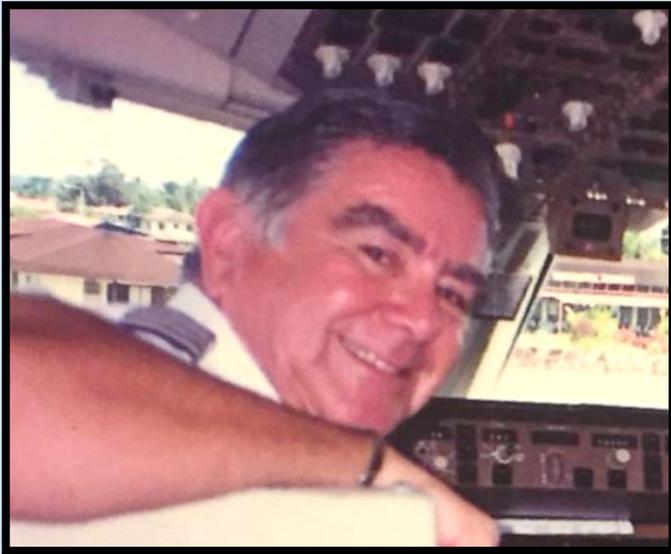
Aun así, su partida no dejó de sorprendernos viéndonos una vez más obligados a masticar la pena que laceraba el alma, recordando que desde pequeños se nos enseñó que "los hombres no lloran" y muchas veces debimos escondernos para que no nos vieran llorar.

Algo que vine a comprender no era cierto, al ver a mi padre llorar amargamente cuando le avisaron que nuestra abuela había fallecido.

Viviendo a más de dos mil kilómetros de distancia y cuando el caletero de la Línea Aérea Nacional hacía horas que había pasado rumbo al sur, no había forma alguna que alcanzara a llegar a tiempo a los funerales de su madre.

Recuerdo que acudió a mi mente, cuando de pie frente al féretro que contenía su cuerpo inerte, mientras recitábamos una oración, imposible fue evitar que una porfiada lágrima rodara por nuestro rostro.

***Sergio Barriga Kreft***



**Max Astorga Rojas (Q.E.P.D.)**

## **Max Astorga Rojas**

*“Partid Capitán”*

Fue en la década de los setenta leyendo un artículo suyo en la recordada “Revista Despegue”, publicación obra de Roberto Parragué y Renato Besoáin, distinguidos pilotos de Lan-Chile, donde narra las peripecias sufridas al despegar de noche desde Buenos Aires en un DC-6B, que nos enteramos de su existencia y dotes de escritor.

Relato en aquella publicación inconcluso y que años más tarde, al conocerlo personalmente nos contó se refería a un vuelo de instrucción en el simulador de la compañía. Naciendo desde entonces entre nosotros una amistad que se fue consolidando con el paso de los años.

Amistad que nos permitió conocer más de su dilatada trayectoria en la compañía, desde su ingreso a ella en 1959 hasta su posterior retiro el 2001 cuando la normativa vigente sobre la edad lo hacía mandatorio.

Años plenos de vivencias, como enfrentar el primer secuestro en vuelo ocurrido en nuestro país y el honor de trasladar a Argentina a su Santidad el Papa San Juan Pablo II al término de su vista pastoral a nuestra patria.

De él, que era de carácter humilde, a pesar de los tantos méritos que se le reconocían, uno aprendía a ser humilde.

Sin embargo, el haber dejado los mandos de los aviones no lo alejó de la empresa, pasando a ocupar un puesto de instructor de vuelo en los simuladores. Cargo en que se ganó la admiración y el aprecio de sus alumnos, hoy todos experimentados capitanes, que en sus rostros llevan grabada la pena por su partida.

Para nuestro instituto fue un consultor y más que eso, un camarada al que podíamos recurrir cuando y donde quisiéramos, mientras él por su parte hacía lo mismo con nosotros.

Cuantas veces tuvimos largas conversaciones, donde con una mente privilegiada iba aclarando dudas guiándonos por los años y aeronaves que ya fueron.

Escritor de prestigio nuestras bibliotecas también se enriquecieron con sus libros, desde “Volando pasaron los años” hasta “Desde el azul del cielo”.

Ingratitud sería olvidar la oportunidad en que nos confió el honor de presentar una de dichas obras, en las dos ceremonias de lanzamiento que de ellas se realizaron.

Surgía entonces la pregunta; *“¿Y su próximo libro, cuándo?”*

A lo que con esa bonhomía y sonrisa que le eran tan características, respondía; "Lo estoy pensando".

Aunque su salud ya mostraba ciertos signos de advertencia, siguió escribiendo tanto sobre el ingreso del material Boeing 767 a la flota de Lan-Chile, como de esos aviadores que bautizara "Águilas". *“A aquellos que volando mejor que nosotros han sido injustamente olvidados”*, señaló.

*“Escritos con amor y dedicación y sin ánimo de lucro que no es lo que busco”*.

Este año desgraciadamente no se ha iniciado bueno para con nosotros los viejos, los amigos de la desaparecida Lan-Chile. Aquella cuyo recuerdo aún perdura en nuestros corazones.

En corto lapso, primero nos dejó Manolo Rubio, querido por tantos, luego aquel caballero de los cielos que fuera don Carlos Exss y ahora "Max the knife", seudónimo con el que últimamente se identificara al escribir.

Seguramente en recuerdo de *“Mack the Knife”*, canción que entre los años cincuenta y sesenta Bobby Darin, hiciera famosa entre la juventud.

Tres viejos cóndores que sin duda ya han recibido sus alas de incorporación a la "Escuadrilla de las Alas del Silencio". Entidad sentimental donde tras nuestra partida, los aviadores todos, sin distinción, nos reencontraremos con aquellos camaradas que nos han precedido en el paso al más allá.

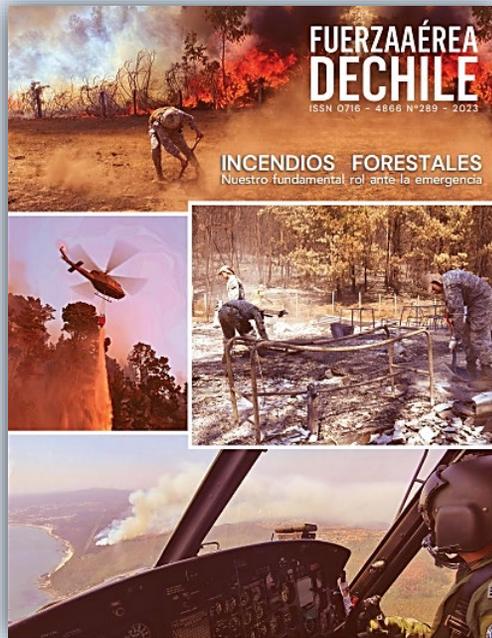
En ocasiones como esta faltan palabras adecuadas para dejar traslucir el dolor que su alejamiento nos embarga. Permítasenos entonces saciar nuevamente nuestra sed en la vertiente poética que por herencia nos legara el General Diego Barros Ortiz, labrada con pluma fina en una de sus inolvidables *“Hojas de un viejo calendario”*;

*“Anda a arrear, Aviador, las estrellas  
que está amaneciendo.*

*¡Partid, Capitán!  
Coge el blanco cayado de nubes  
y la flauta de viento y cristal  
y conduce al rebaño celeste  
por las anchas praderas del mar”*

**Sergio Barriga Kreft**

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



- ❖ *En este mes de febrero, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones físicas que ya están disponibles para su consulta, añadimos algunas publicaciones que podrán descargar haciendo clic sobre su portada.*

*Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de muchos amigos y corporaciones afines que nos escriben periódicamente.*

*Muchas gracias a todos ellos.*







**MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR, de Río Bueno a los cielos del mundo.**

ISBN: 978-956-973-11-8

Este especial biográfico, realizado algún tiempo atrás por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile con el auspicio de la Ilustre Municipalidad de Río Bueno y el respaldo de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”, fue el resultado de una exhaustiva investigación y revisión de documentos que su autor, Norberto Traub Gainsborg iniciara hace algún tiempo atrás en diferentes archivos nacionales y extranjeros.

Para la presentación final de esta reseña, se mezclaron objetos y memorias personales, conversaciones y otros recuerdos que permiten siempre contextualizar una síntesis amena y continua, del legado que esta destacada aviadora chilena, dejara más allá de su conocida y valerosa participación en la segunda guerra mundial, relevando desde el inicio del relato sus orígenes en Río Bueno, el papel entusiasta de joven aviadora, su rol como valiente mujer y piloto que surcó los inciertos cielos europeos que yacen en mortal conflicto, y luego ya de vuelta en Chile, su papel independiente, luchador y pionero como piloto comercial, controladora de tránsito aéreo, instructora de clubes aéreos y continuo ejemplo inspirador para muchos.

## IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

### ❖ *Cuando se comparte desde la experiencia y el corazón*

Santiago de Chile, 02 de febrero 2023

Señor

Norberto Traub Gainsborg

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Presente

Me permito dirigirme a usted, con el propósito de reconocer y agradecerle el importante y valioso trabajo que usted junto a muchas otras personas realizan en el Instituto.

Soy un Suboficial en retiro perteneciente a la promoción 1967-1968 PANE, de la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, quienes nos propusimos de alguna manera, dejar algún legado para las generaciones futuras de nuestro instituto formador. Fue así que creímos que sería un aporte a ese propósito, escribir un libro con relatos de nuestra vida en la escuela.

Durante varios meses recibimos muchos escritos con la idea general, pero, invariablemente faltaban datos al relato. Buscando información, encontramos la página del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, donde encontramos la información exacta que nos faltaba. Muchas de las historias incorporadas a ese libro contienen información extraída de las publicaciones del Instituto.

El libro denominado “Vivencias Promoción PANE 1967-1968” de 266 páginas, con más de 100 relatos, escritos por 48 ex alumnos, fue entregado a la Dirección de la Escuela de Especialidades, como nuestro reconocimiento y agradecimiento a quienes nos recibieron como 366 jóvenes los cuales al egresar, salieron transformados en personas de bien y amantes de la patria.

En la misma idea y con la intención de hacer un aporte a vuestra tarea, queremos si lo tiene a bien, entregar al Instituto que usted dirige, como complemento al ejemplar físico ya entregado, una copia digital de nuestro trabajo, “Vivencias”. Para que si lo estima, pueda ser difundido o compartido.

En lo personal creo que la historia es importante, pero es más importante y certera, cuando el que la escribe es él que la vivió.

En nombre de toda nuestra promoción PANE, le agradecemos su trabajo y aporte a la historia Aeronáutica de Chile, con mucho afecto y reiteramos nuestros agradecimientos a todo el equipo de tan prestigioso Instituto.

Le saluda atentamente,

**Juan Vargas Jiménez**

Suboficial (R)

Editor Libro Vivencias.

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.

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

**01/03/1914.** Fallece trágicamente el aviador, deportista y aeronauta, señor Jorge Alejandro Newbery, al estrellarse en avión cerca de Mendoza tras efectuar más vuelos de ensayo en su afán de vencer los macizos de la cordillera de los Andes. Piloto en 1909 después de fundar el Aero Club Argentino en compañía de Aarón de Anchorena y otros entusiastas caballeros. En mayo de 1912, lanzó la idea de regalar una escuadrilla de aeroplanos al ejército y consiguió los recursos con que se instaló la “Escuela Militar de Volación” de El Palomar en Argentina.



Tras conocerse la muerte de Newbery en Chile, el Aero Club se reunió extraordinariamente con el objeto de honrar su memoria. El acta oficial del lunes 2 de marzo de 1914 señala: ***“Se abrió la sesión a las nueve y media, bajo la presidencia de don Jorge Matte Gormaz y con asistencia de los directores, señores Lisandro Santelices, Erasmo S. Vásquez, Joaquín Jelves, Domingo Izquierdo, Juan A. Maluenda, Augusto Perrey, Benjamín Urzúa, Armando Fernández, Alejandro Weber y Armando Venegas, secretario. El presidente expuso que en conformidad con la citación, esta sesión tenía por objeto tomar conocimiento de la trágica muerte del aviador Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino, cuya pérdida afectaba no sólo al país vecino sino a toda la América, ya que el aviador Newbery era uno de los más prestigiosos impulsores de la aeronáutica, a la vez recordman de varias pruebas y un amigo sincero y desinteresado de nuestro país.”***

**01/03/1916.** El ingeniero, piloto e inventor brasileiro, don Alberto Santos Dumont arriba en un vapor al puerto chileno de Valparaíso, para asistir por aquellos días al Primer Congreso Panamericano de Aviación. Importante y trascendental evento de la aeronáutica americana y mundial por aquellos días. Tras una estadía de veinte días, dejará Chile para trasladarse a la Argentina por vía ferroviaria.



Santos Dumont, quien años más tarde sería reconocido mundialmente como “Padre de la Aviación”, fue el principal promotor del avión como instrumento de unión, conectividad, paz y progreso para las naciones del Orbe.

**01/03/1928.** Se da partida al primer correo aéreo de la Aeropostal a Europa desde el Aeródromo de General Pacheco en Buenos Aires, Argentina.

**02/03/1785.** Marineros franceses pertenecientes a la famosa expedición al mando de Jean François Galaup, Conde de la Pérouse, elevan en la ciudad chilena de Concepción, un globo de aire caliente del tipo Montgolfier, como parte de los festejos con que los reciben los ciudadanos de esta ciudad.



**02/03/1932.** Se inician las operaciones de la Empresa Nacional de transporte Aéreo (E.N.T.A) mediante un contrato realizado con el Gobierno de Costa Rica para el Transporte de carga y personas a un nivel local.

**2/03/1952:** En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos de planeadores que reciben su característico distintivo recientemente aprobado este año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Humberto Limongi Sánchez, distinguido socio de nuestra corporación.



**2/03/1955:** Fallece en París, Francia el destacado abogado, piloto y constructor de aviones chileno avocindado en Francia, don José Luis Sánchez Besa.

Con su muerte desaparecía uno de los últimos representantes de la primera generación de aviadores que dieron los primeros pasos en la ruta del cielo. Sánchez Besa había participado junto a Emilio Edwards Bello en el primer Gran Meeting Internacional de Aviación celebrado en agosto de 1909 en la zona de la Champagne y desde ahí su nombre estuvo presente en muchas de las más destacadas actuaciones y concursos de aviación europeos, haciendo conocido el nombre de su Patria. Fundó la Academia de vuelo L'Espace y una gran fábrica de aviones, algunos de los cuales fueron utilizados por la aeronáutica militar chilena en su primera etapa.

**03/03/1921.** Eran las 11:30 horas en el aeródromo chileno “El Bosque”, un biplano iniciaba su despegue, recién salía de los límites de la pista cuando al iniciar un pronunciado viraje a la derecha, se le vio descender violentamente hasta desaparecer detrás de unos árboles; una columna de humo, precedida de una detonación, indicó la tragedia.

El piloto del avión era el Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, quien tras salir ileso, vuelve a la nave en llamas a tratar de rescatar al Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, quien por no haberse colocado las amarras que debían mantenerlo sujeto al avión, sufrió un rudo golpe que le produjo la pérdida del conocimiento y posterior muerte. Zañartu, totalmente quemado es socorrido por sus compañeros, y llevado a la posta de San Francisco, ingresando a ella caminando y rehusando toda ayuda.

Exclamaba a cada momento, *“hay que ser hombre hasta el último”*. Y tal como dijo, lo hizo. Rodeado por su familia y amigos, sin expresar una sola queja, Zañartu muere a las 16.45 horas, después de cinco horas de terrible agonía, convirtiéndose en uno de los primeros mártires de la Aviación Naval.

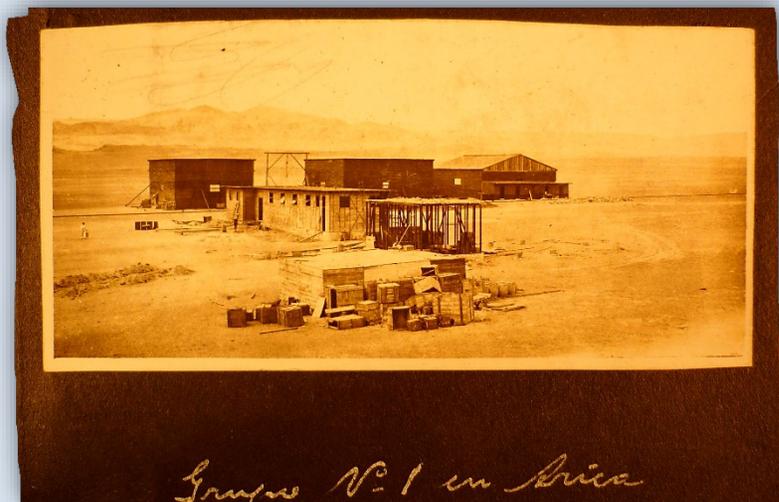
**03/03/1926.** Creación del Grupo de Aviación N°1 “Los Cóndores” bajo el Decreto Supremo N°120 del Ministerio de Guerra. Su primer comandante fue el mayor Armando Castro López. Es la unidad más antigua de la aviación militar, hoy depositaria de las más nobles tradiciones de la institución aérea nacional. Por ello, ante la ciudadanía, con quien los une un lazo imborrable de afecto, celebran cada nuevo año desde su asentamiento en Alto Hospicio y posterior traslado a Punta Chucumata.



Durante su historia, esta unidad ha conformado la Escuela Táctica para pilotos de la institución, donde los oficiales egresados aprenden las complejidades del vuelo de combate. “Los Cóndores” del Grupo de Aviación N°1, son el fiel reflejo de la sólida tradición aérea, cuna y alma máter de modernos gladiadores y escuderos, los que con valentía, vocación y profesionalismo, deben preparar el combate y tomar el bastón de mando para defender a su bandera.



*Hangares metálicos  
chicos en el aeródromo  
Los Cóndores*



*Grupo N°1 en brica*



*Comdte. Castro 6778*

**03/03/1937.** Fallece el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Cosme Renella Barbatto, producto de una peritonitis. Fue sepultado con honores militares reservados para los héroes nacionales, Sus restos reposan en el Mausoleo de la Fuerza Aérea Ecuatoriana en el Cementerio del Batán de Quito.

**03/03/1988.** Fallece en la ciudad argentina de Córdoba, el ingeniero aeronáutico señor Ambrosio L. V. Tarabella. Nacido en Saladillo (Buenos Aires) el 19 de abril de 1893, fue pionero e importante artífice de la industria aeronáutica argentina.

**04/03/1932.** En Chile se promulga la Ley N°5077 del 4 de marzo de 1932 que crea el actual Ministerio de Defensa Nacional reuniendo en forma definitiva a los ministerios de Guerra, de Marina y a la Subsecretaría de Aviación que desde su creación en marzo de 1930 dependía del Ministerio del Interior. Producto de la inestabilidad política reinante, el 15 de julio fue derogada, pero puesta en vigor nuevamente el 24 de diciembre de ese mismo año.

**04/03/1950.** Mediante el Decreto legislativo N°121 es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Honduras, entidad destinada a la vigilancia, organización y fomento de la aviación civil nacional.

**04/03/1960.** La Fuerza Aérea de Chile junto a las fuerzas aéreas de Brasil, Estados Unidos de Norteamérica, Colombia, Panamá y Perú, participan en una segunda versión de la maniobra militar conjunta con la USAF denominada "Banyan Tree II", en Panamá.

Este ejercicio probó la capacidad del envío de fuerzas de asalto del Ejército los Estados Unidos desde los Continental United States (conocido con el acrónimo de CONUS), mediante un movimiento aéreo de muchas horas y gran distancia para realizar operaciones de combate en combinación e interacción con fuerzas de asalto enviadas desde las Repúblicas Latinoamericanas de Brasil, Colombia y Panamá.

Este ejercicio demostró que las naciones miembros de la Organización de los Estados Americanos son capaces de planificar y realizar operaciones de combate combinadas efectivas contra un Agresor bien armado y bien entrenado.

Considerando que esta era la primera vez que hubo una verdadera maniobra de la Organización de los Estados Americanos, la acción estuvo excepcionalmente bien coordinada. Demostró la capacidad y la necesidad no solo de realizar más ejercicios de este alcance, sino también efectuar ejercicios de puestos de mando a nivel de división. Toda la operación terrestre enfatizó la necesidad de una capacidad operativa integrada de la Organización de Estados Americanos en el Hemisferio Occidental.

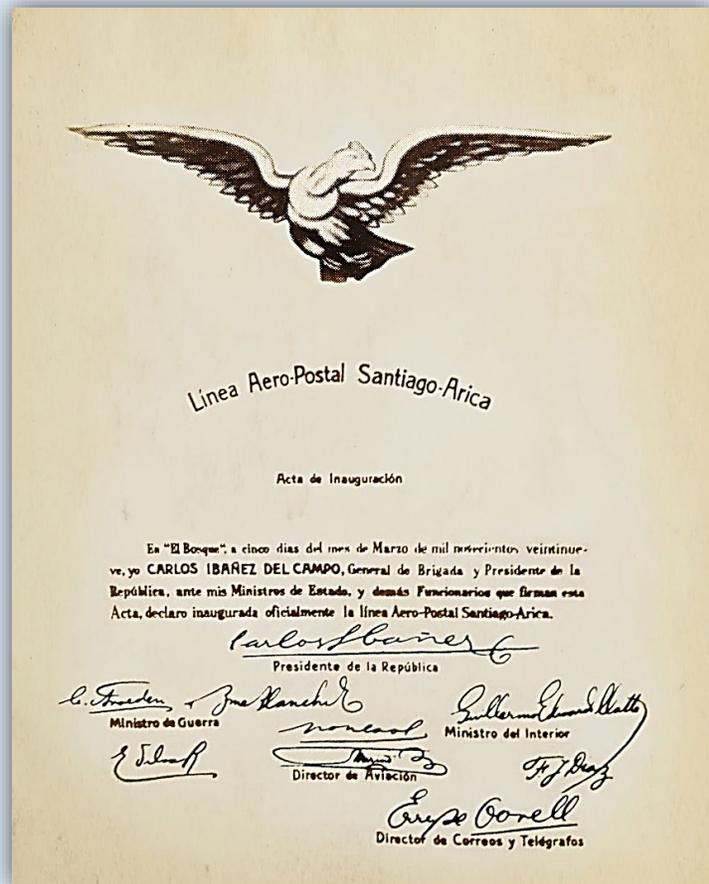
El apoyo aéreo general, tanto de transporte de tropas como de apoyo aéreo cercano, prestado a los elementos terrestres por las Fuerzas Aéreas de Chile, Perú y Estados Unidos y el estrecho trabajo en equipo entre los elementos del Ejército y la Fuerza Aérea, fueron características destacadas en toda esta histórica maniobra. Cuando se concibió por primera vez el ejercicio Banyan Tree II, el CINCARIB expresó el deseo de que se seleccionara países latinoamericanos que pudieran enviar tropas para participar. Esto amplió el propósito del ejercicio para incluir un ejercicio de práctica bajo disposiciones delineadas en el Pacto de Río, que previeron la defensa mutua en caso de ataque contra un país miembro.

**05/03/1929.** Bajo la presidencia de S.E. don Carlos Ibáñez del Campo y por iniciativa de don Arturo Merino Benítez, se inaugura la Línea Aero-Postal Santiago - Arica, antecesora de Línea Aérea Nacional (L.A.N.) (Actual LATAM).

Este servicio aéreo de transporte de pasajeros y correspondencia llegará a las zonas norte del país, se pone en marcha mediante aviones DH-60 Cirrus y Gipsy Moth y pilotos de la Aeronáutica Militar.

La capacidad en esta ocasión, era para un pasajero y unos 20 kilogramos de carga.

Posteriormente se incorporaron aviones Fairchild modelo FC-2 y Ford trimotores 5-AT-C que podían transportar 12 pasajeros.

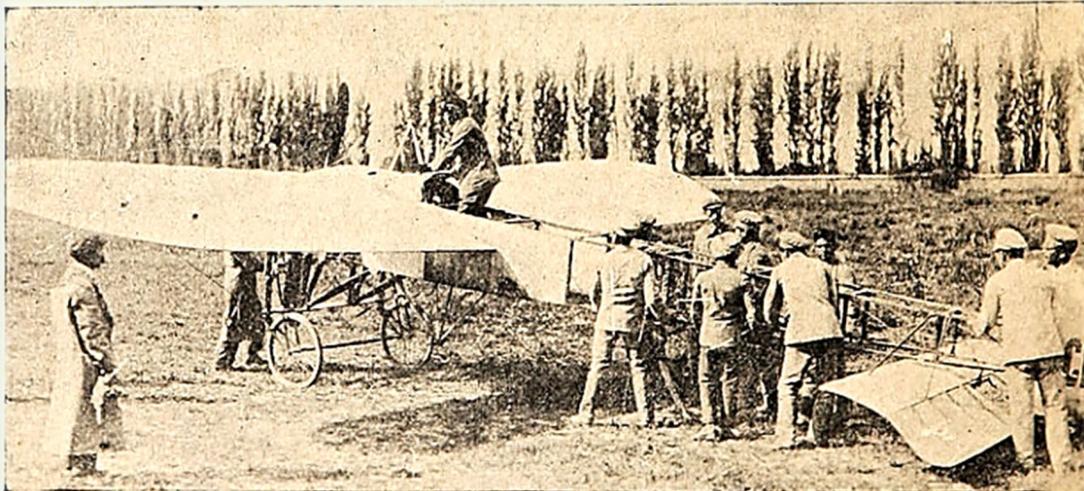


**05/03/1964.** Fallece en Cuatro Ciénagas, el General de División P.A., señor Gustavo Salinas Camiña; pionero de la aviación militar mexicana y Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

**06/03/1981.** En instalaciones de la Piper Aircraft, en Lakeland Florida y a los mandos del piloto norteamericano, Hugh Smith volaría el primer prototipo del emblemático avión chileno de entrenamiento conocido como T-35 "Pillán". Su matrícula civil fue N300XBT. El jefe del proyecto fue el entonces Capitán de Bandada (I), Jorge Traub Gainsborg de la Fuerza Aérea de Chile.

**06/03/1967.** El avión cuatrimotor Douglas DC-6 B N°986 del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile efectúa el aterrizaje inaugural de la pista pavimentada del aeropuerto "Mataverí", en Isla de Pascua. El vuelo desde Los Cerrillos que duró 8 horas y 30 minutos, marca el inicio de los servicios regulares hacia la Isla. Casi un mes después arriba el primer vuelo comercial de Lan-Chile.

**07/03/1913.** Se realiza el primer vuelo militar en Chile, luego de inaugurada la Escuela de Aeronáutica Militar en el mes de febrero de este mismo año. Este significativo primer vuelo militar, fue realizado por el entonces Director Técnico del novel plantel, Capitán Manuel Ávalos Prado.



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

**07/03/1934.** El autogiro C.30 “La Cierva”, tripulado por su inventor español, señor Juan de la Cierva, realiza pruebas satisfactorias de descenso y despegue en la cubierta del portaaviones “Dédalo”, en aguas de Valencia.



*Histórica fotografía del autogiro La Cierva C.30 despegando del portaaviones “Dédalo”*

**08/03/1912.** Eduardo Pacheco Chaves, se convierte en el primer piloto brasileño en volar en los cielos de Brasil. Conocido como *Edu Chaves*, era hijo de Elías Antonio Pacheco y Chaves y de Anésia da Silva Prado. Fascinado por la aviación, viaja a Francia con el propósito de convertirse en piloto. El 28 de julio de 1911 adquiere su brevet de piloto de la Fédération Aéronautique Internationale y a bordo de un aparato modelo Blériot de 25 HP.



*Los precursores aeronáuticos mexicanos,  
Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, 1915.*



*En el momento que el aeroplano de Rapini  
va a despegar desde Viña del Mar.*

**08/03/1919.** El capitán argentino, señor Antonio Parodi, con el Nieuport 28 de 165 hp, bate el record sudamericano de altura sobre El Palomar al llegar hasta los 6.480 metros. Parodi, realizará al año siguiente, la recordada doble travesía por la cordillera de los Andes, desde Mendoza, Santiago, Mendoza.

**09/03/1909.** Primer vuelo con un planeador asistido por un auto en México realizado por los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro.

**09/03/1913.** Primer raid aéreo entre Viña del Mar y Santiago. Considerada extremadamente peligrosa por las características de los aviones de la época, fue realizada por Napoleón Rapini en el Blériot de 50 HP "Caroline", bautizado con este nombre en recuerdo de su novia.

Rapini despegó desde el Sporting Club de Viña del Mar a las 8:15 horas, y luego de cruzar la cadena de cerros ubicada en la ruta a Santiago, a 2.000 mt de altura, aterrizó en el Club Hípico de la capital a las 9:40 horas. Luego de almorzar en Santiago, el aviador italiano alzó el vuelo a las 16:00 horas, cubriendo sin novedad la distancia hasta Viña del Mar en 1,30 minutos, conquistando con este memorable doble raid todos los records de aviación que existían en el país.

**09/03/1914.** El Teniente 1º del Ejército de Chile, don Alejandro Bello Silva, se extravía mientras efectuaba una prueba necesaria para obtener el título de piloto militar. A pesar de la incesante búsqueda, a más de cien años de ocurrido este triste incidente, nunca se han encontrado rastros del teniente Bello ni del avión que piloteaba.

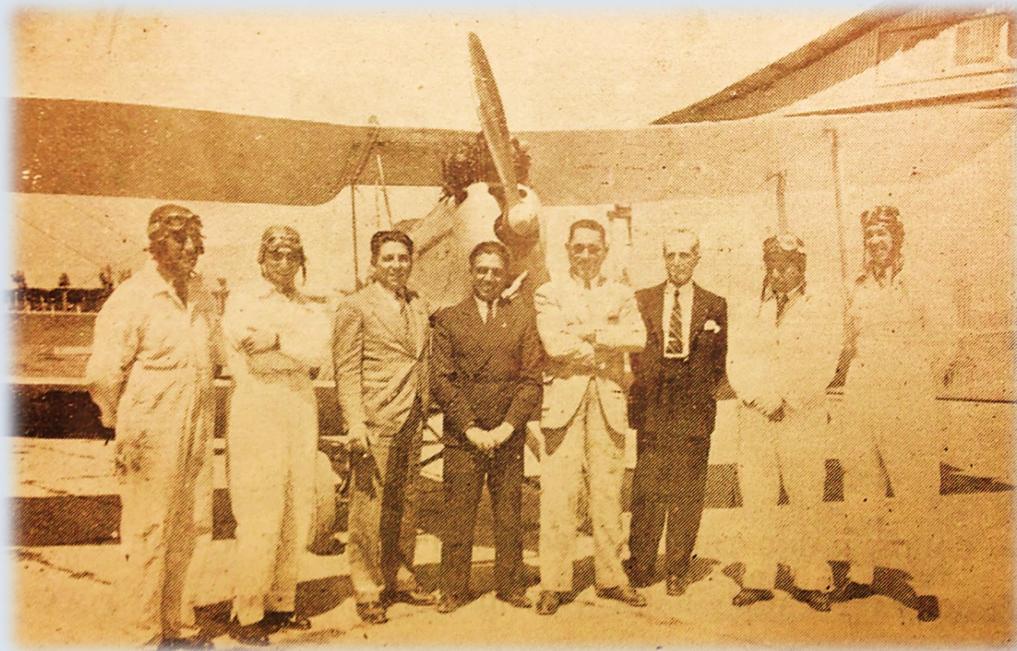


***Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana  
Concurso en el Club Hípico de Santiago, 1916***

**09/03/1916.** Organizado por el Aero Club de Chile, se da inicio a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. Realizada en la Universidad de Chile, de la ciudad de Santiago, en ella se congregan representantes de 9 naciones de la región. Aquí se aprobarán los estatutos para crear la Federación Aeronáutica Panamericana, organismo antecesor a la OACI.

Al cumplirse el pasado 2016, el primer centenario de esta relevante actividad, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile organizó entre el 23 y 29 de marzo el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, en donde los temas a expuestos giraron en torno a este magno evento.

**9/03/1935.** Ante el Club Aéreo de Chile, rinden sus pruebas para optar al brevet de piloto de Turismo, los señores Julio Suárez, Carlos Márquez, Jorge Arteaga y Francisco García. Los señores Suárez y Márquez, quienes llegaron del Perú para hacer su curso de aviación, efectuaron en forma irreprochable las diferentes pruebas, recibiendo al aterrizar las felicitaciones de los asistentes, entre los que se encontraba el Excmo. señor Embajador del Perú, Consejeros y numerosos representantes diplomáticos americanos. A continuación, estos primeros alumnos del Perú ofrecieron una copa de champaña a sus maestros de vuelo, los capitanes Arturo Meneses, José Riveros y el teniente Washington Silva, quienes pusieron en sus manos el ansiado brevet.



***Los alumnos titulados acompañados de la comisión examinadora y uno de los Instructores.***

**9/03/1938.** Se funda el Club Aéreo de Curicó. Su primer directorio estuvo compuesto por José Olea Salinas, Presidente; Raúl Orellana Maturana, Vicepresidente; Javier Rosas Errázuriz, Secretario; Camilo Vergara Errázuriz, Tesorero; Enrique Rousseau, Director; Eduardo Bozzolo, Director; y Fernando Guzmán, Director.

**10/03/1968.** Fallece Miguel García Granados, pionero aeronáutico guatemalteco, quien realizó un atrevido raid entre Ciudad de Guatemala y San Salvador, el 26 de enero de 1926.

**11/03/1916.** Como parte de la celebración de la “Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana”, se lleva a efecto un Concurso de Aviación en el Valparaíso Sporting Club.

**11/03/1950.** Se publica el Reglamento N° 6417 sobre Facilitación al Transporte Aéreo Internacional en la República Dominicana.

**12/03/1891.** Nace Pedro Zanni, pionero de la aviación argentina quien el 18 de julio de 1915, batió el triple récord sudamericano de aviación en la prueba de distancia y velocidad al unir El Palomar y Villa Mercedes, prosiguiendo el vuelo desde General Villegas a Pehuajó, (al noroeste de Buenos Aires).

**12/03/1952.** Se inaugura la primera Base Antártica chilena de la Fuerza Aérea de este país. En ella se cumplen labores de investigación científica y de soberanía. Su primer comandante fue el entonces Teniente 1º, Roberto Araos Tapia, distinguido ex presidente y socio de nuestra corporación, ya fallecido.



*Al centro: El Coronel de Aviación (R), señor Roberto Araos Tapia, en la Ceremonia del 56º Aniversario de la creación de la Base Antártica “Presidente Gabriel González Videla”. (2007)*

**13/03/1915.** El Capitán Manuel Ávalos Prado, deja de ser Director Técnico Interino de la Escuela de Aeronáutica Militar, siendo reemplazado por el Mayor de Ejército, del arma de Artillería don Carlos Lira Quintanilla.

**13/03/1929.** Alrededor de las 10:00 a.m. aterriza en Albrook, al mando de un avión del Ejército norteamericano, procedente de France Field, Ramón Ricardo Arias. Primer Piloto aviador panameño licenciado.

**13/03/1988.** Primer cruce del límite en la Cordillera de los Andes por su parte más alta, realizada entre Chile y Argentina en un Ala Delta. La hazaña aérea fue cumplida tras una hora y veinticinco minutos por el destacado Aladeltista nacionalizado chileno y distinguido socio de nuestra corporación, don Basilio Impellizzeri Nícito.

**15/03/1920.** Se reglamenta en Colombia, el servicio aéreo dentro del territorio nacional por medio del Decreto N°599, en desarrollo de la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, sentando las bases sobre las que se desarrollaría la Aeronáutica Civil de esa nación.

**16/03/1923.** Por Decreto Supremo N°196, se crea la Aviación Naval de Chile. Sus orígenes se remontan a abril de 1916, cuando algunos miembros de esta institución, reciben su instrucción en la Escuela de Aeronáutica Militar en Santiago. Su primer comandante fue el Capitán de Fragata, señor Abel Campos Carvajal.

**16/03/1984.** Se crea la Empresa Nacional de Aeronáutica. Constituida bajo el período de mando del General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, y sobre la base industrial que proporcionaba la antigua Ala de Mantenimiento de la Fuerza Aérea, ENAER cumple roles de reparación, mantenimiento, armado y construcción de aeronaves, tanto institucionales como de otras ramas de la Defensa Nacional y particulares, contribuyendo a la seguridad y autonomía tecnológica del país.

Durante estos años, ENAER ha participado en forma relevante con las empresas CASA-España (fabricación de la pieza de ensamble del empenaje al fuselaje del CASA 235), también con Dassault - Francia (en la fabricación de partes de las compuertas del tren del avión Falcon), y con Embraer- Brasil (fabricación de empenajes para los Embraer 135 y 145).



***Prototipo XBT, primer avión construido y armado en Lakeland, U.S.A.***  
*Al frente, el Jefe del Proyecto Capitán de Bandada (I), señor Jorge Traub Gainsborg*

Su producto más conocido es el Pillán T -35, avión de Instrucción primaria del que ya se han producido algo más de 136 unidades, siendo algunos de éstos, exportados a las Fuerzas Aéreas de Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay y República Dominicana. Junto a estos ha desarrollado el proyecto del monoplano de ala baja, conocido como Ñancú (denominado Eaglet) y las variantes del T-35, el T-35T (con la turbina Allison 250) y la versión monoplaza del T-35.

**17/03/1913.** Mediante la Orden General N° 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar del Uruguay, en un potrero de la Estancia Santo Domingo, hoy Campo Militar N°1 del Ejército, cercano a Los Cerrillos, Departamento de Canelones, Uruguay.

**17/03/1913.** Rinden exámenes de admisión, los primeros candidatos a alumnos de la recientemente inaugurada Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.

**17/03/1954.** Se inaugura el servicio aéreo regular entre Santiago y La Paz, de acuerdo con el convenio suscrito por la Línea Aérea Nacional (LAN) y el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB). Se anunciaba que los aviones saldrían los miércoles desde Los Cerrillos para regresar los jueves, mientras que los vuelos LAB se harían los sábados y regresarían los lunes.

**17/03/1980.** Se inaugura en Santiago de Chile, la Primera Feria Internacional del Aire (FIDA) antecesora de la actual FIDAE, la feria aeronáutica internacional más prestigiosa en esta región.

**17/03/1980.** Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico N°19, con el que se efectúa tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

**17/03/1980.** Por vez primera ingresan cadetes femeninas a la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”. En total fueron 38 jóvenes.

**18/03/1919.** Con esta fecha, se realiza el visionario y primer intento de fundar una Fuerza Aérea Independiente de los otros dos Servicios de Aviación que existían en nuestro país, marcando una pauta señera a nivel continental y mundial, al constituirse en la segunda institución con estas características, después de la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

A través del Decreto N°654, de esta fecha, se crea la **Dirección de la Fuerza Aérea Nacional**.

*“En vista de los progresos alcanzados por los servicios de aviación durante la pasada guerra europea i de la manifiesta conveniencia que existe en que estos servicios se organicen de acuerdo con los principios demostrados por la experiencia, siguiendo una misma modalidad i sujetos a una sola Dirección Superior,*

*Decreto:*

*1º Créase la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, sujeta a la autoridad del Ministerio de Guerra i Marina, independiente del Ejército i de la Armada.*

*2º La Dirección de la Fuerza Aérea se dividirá en cuatro secciones:*

*Primera Sección, Personal e Instrucción; Segunda Sección, Ingenieros Técnicos Aeronáuticos; Tercera Sección, Administración; Cuarta Sección, Sanidad.*

**3º La Dirección de la Fuerza Aérea Nacional estará a cargo de un Capitán de Navío o Coronel, quien será asesorado por pilotos aviadores e ingenieros aeronáuticos i atenderá todo lo concerniente al servicio aéreo.**

**El Director de la Fuerza Aérea será responsable ante el Ministro de Guerra i Marina de la absoluta eficiencia del servicio que dirige i velará porque todos los elementos a su cargo estén permanentemente en buen estado de funcionamiento.**

**Además, confeccionará todos los reglamentos orgánicos i los pertinentes del servicio aéreo, los que elevará al Ministro para su aprobación.**

**4º La Sección Personal estará a cargo de un Piloto Aviador i le corresponderá proponer la destinación del personal del servicio aéreo i su instrucción.**

**También corresponde a esta Sección todo lo que se relacione con el nombramiento del personal que ingrese al servicio.**

**5º La Sección de Ingenieros Técnicos, a cargo de un Ingeniero Aeronáutico, con los ayudantes que las necesidades del servicio requieran, distribuirá el personal para el servicio de esta rama, tendrá a su cargo las construcciones i reparaciones de edificios, aeródromos i material, i velará por el buen funcionamiento de las maestranzas, fábricas, escuelas, escuadrones, etc.**

**6º La Sección Administración estará a cargo de un Contador.**

**7º La Sección Sanidad estará a cargo de un Médico Cirujano.**

**8º El Jefe del Servicio Aéreo, de acuerdo con el Estado Mayor Jeneral del Ejército i el Estado Mayor de la Armada, propondrá al Ministro de Guerra i Marina la ubicación que deben tener las bases de aeroplanos e hidroplanos, según las necesidades de la defensa nacional, i obrará de consumo con ellos.**

**9º El personal de Jefes de Sección i Ayudantes para el servicio de la Fuerza Aérea se formará con el personal del ramo.**

**Tómese razón, comuníquese i publíquese.-**

**Juan Luis Sanfuentes.- Enrique Bermúdez”**

**18/03/1975.** Fallece Camilo Daza, pionero de la aviación colombiana quien fundara la Sociedad Nortasantandereana de Aviación y alcanzara récord de altura en vuelo de planeador sobre Bogotá.

**18/03/1995.** Se incorpora al inventario de la Fuerza Aérea de Chile el material de vuelo Mirage “Elkan”.

**19/03/1828.** Parece ser que el primer aeronauta de Cuba fue el francés Eugenio Roberston, quien este día se elevó en un globo aerostático desde la Plaza de Armas de La Habana. Roberston repetiría la proeza en 1835, en México.

**19/03/1966.** Fallece Eduardo Olivero, pionero aeronáutico argentino, hijo de inmigrantes italianos avecindados en Tandil. Tras regresar en 1918 de combatir por Italia en la Primera Guerra mundial, siguió volando y batió un récord mundial de altura.

**19/03/1980.** A partir de esta fecha se denomina oficialmente "Aeropuerto Arturo Merino Benítez" al aeropuerto chileno antes conocido como "Pudahuel" o "General de Brigada Aérea Arturo Merino Benítez", en recuerdo del insigne creador de la Fuerza Aérea Nacional, Club Aéreo de Santiago, Dirección General de Aeronáutica Civil y la prestigiosa Línea Aérea Nacional. Cabe recordar que este nombre fue inicialmente propuesto en abril de 1971 por el entonces Presidente de la República, Salvador Allende Gossens como testimonio imperecedero al hombre que forjó la institucionalidad aérea del país.

**19/03/2008.** Mediante el Decreto Supremo Nº 29482, son aprobados los estatutos de Boliviana de Aviación "BoA" que fuera creada mediante el Decreto Supremo Nº 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia.

**20/03/1923.** El Presidente de la República del Salvador, doctor Alfonso Quiñónes Molina, consciente de la importancia que tendría en el desarrollo del país, decretó la creación de la "Flotilla Aérea Salvadoreña (FAS)" que, posteriormente sería llamada "Fuerza Aérea Salvadoreña (FAS)". Su primer comandante fue el señor Humberto Aberle P.

**20/03/1925.** El Decreto Ley Nº440 de la República de Chile, incluye entre el personal de empleados civiles del Ejército y de la Armada, a los mecánicos y Pilotos aviadores fundadores de la Aviación Militar, a los señores Miguel A. Cabezas S., Pedro L. Donoso A. y Abraham Villalobos S. Pocos años más tarde, la ley de gracia Nº4611, de fecha 18 de julio de 1929, incluirá al piloto aviador, don Clodomiro Figueroa Ponce como fundador de la aviación civil.

**20/03/1980.** Es inaugurado el Monumento a la Aviación Chilena al interior del actual Parque Balmaceda de la comuna de Providencia. Este parque había sido diseñado por el conocido paisajista alemán avecindado en Chile, Oscar Prager Wenk, sobre parte del lecho pedregoso del Mapocho y los antiguos Tajamares y está impregnado de quillayes, pataguas, crespones y encinas.

Fue básicamente construido durante la crisis del año 1930, debido a la gigantesca mano de obra cesante en la capital, esto impulsó a las autoridades, bajo el gobierno de don Juan Esteban Montero, a prolongar hacia el oriente el Parque Forestal desechando proyectos alternativos presuntamente más rentables. Fue así como el regalo de 3.000 cerezos por parte del Emperador japonés Hirohito, que había originado el



otrora conocido "Parque Japonés", llegó a su fin a inicios de la primera mitad de la década de los 40, ya con el correr de la Segunda Guerra Mundial, el parque no pudo seguir siendo llamado japonés y fue rebautizado directamente como "Parque Gran Bretaña". Años después, un nuevo gran parque que uniera casi todo este bandejón central que corría paralelo a la avenida Providencia, fuera nuevamente rebautizado, con el nombre de "Parque Balmaceda" en memoria del Presidente José Manuel Emiliano Balmaceda Fernández. Tras ser instalado este llamativo monumento en 1980, en una pequeña área verde de una manzana de extensión, 16.400 m<sup>2</sup>, que era una prolongación del Parque Balmaceda, con el cual muchas veces es confundida, pasó a denominarse "Plaza de la Aviación".

**20/03/2006.** Se crea en Brasil, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), organismo responsable de promover la seguridad y la excelencia en el sistema de aviación civil, con el fin de contribuir al desarrollo del país y el bienestar de la sociedad brasileña.

**21/03/1930.** Mediante el Decreto Supremo N°1167, redactado por el ministro del interior don David Hermosilla y firmado por el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, se crea la Subsecretaría de Aviación con la fusión de los servicios aéreos navales y militares del país, dando vida a la Fuerza aérea Nacional, bajo la dependencia del Ministerio del interior.

El viernes 21 de marzo de 1930, la prensa santiaguina dio a conocer la noticia de haber quedado totalmente tramitado el decreto de creación de la Subsecretaría de Aviación, refundiendo en una Fuerza Aérea las formaciones de Aviación del Ejército y de la Marina.

Por razones especiales, el gobierno tuvo que actuar en esta forma sorpresiva, sin que mediaran otros estudios y recomendaciones que los proporcionados por el comandante Arturo Merino al Presidente Carlos Ibáñez, en carácter confidencial y directo.

Fue una "impensada noticia" en el ambiente castrense. Años antes, en 1919, y por recomendaciones del Mayor inglés Víctor H. Huston la Superioridad del Servicio Aéreo de la época había intentado crear la Fuerza Aérea independiente, sin lograr éxito por la tenaz oposición de los altos mandos, para quienes la aviación parecía constituir sólo un medio auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero.

**21/03/1930.** Se crea el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Este cumple las vitales funciones de proporcionar asesoría y planificación directa al Comando en Jefe Institucional en diversas áreas como Operaciones, Inteligencia, Personal, Logística, etc. Su primer Jefe de Estado Mayor fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Francke Mariotti.

**21/03/1930.** Nómbrase a contar de la fecha del presente Decreto Supremo N°1167, con una renta de 40 mil pesos anuales, Subsecretario de Aviación al comandante Arturo Merino Benítez.

**21/03/1944.** Se cambia el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación por "Compañía Cubana de Aviación".

**21/03/1980.** En la Base Aérea El Bosque, es inaugurada la 1era. Feria del Aire (FIDA), una exposición de tecnología aeroespacial y de defensa que a partir de esa fecha, se realizaría cada dos años en Chile.

La historia de la feria aeronáutica más importante de Iberoamérica y el hemisferio sur americano, así como la tercera más importante a nivel mundial, se inicia cuando la Fuerza Aérea de Chile decide celebrar sus 50 años de existencia con una muestra de aeronaves nacionales y extranjeros de países amigos. En ella participaron trece países y asistieron alrededor de 115.000 personas visitantes. Con el tiempo, el nombre FIDA cambió a FIDAE, acrónimo de Feria Internacional del Aire y del Espacio, en 1990; en esta sexta versión, la muestra aumentó y sumaba ya unos 21 países participantes, interesados en ofrecer sus aviones de combate en la región, debido a la existencia de un inventario obsoleto en la Fuerza Aérea de varios países de América del Sur, que estaban interesados en modernizar sus equipos militares. Actualmente, la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) se realiza en la II Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile, a un costado del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Santiago.

**21/03/1995.** Último desfile aéreo de los aviones Hawker Hunter sobre la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, con motivo del aniversario de la Fuerza Aérea de Chile.

**22/03/1913.** El aviador chileno, señor Luis Alberto Acevedo, bate el récord de altura y velocidad en América alcanzando una altura de 3.180 metros y una velocidad de 170 Km./ hora, en la localidad de San Pedro en Concepción.

**22/03/1919.** Es nombrado como Director de la recién creada *Fuerza Aérea Nacional*, el Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina.

**22/03/1932.** La compañía aérea Pan American Airways adquiere la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. fundada en 1929. Tras esta adquisición desaparece la palabra “Curtiss” de su nombre oficial hasta esa fecha.

**22/03/1980.** Es inaugurada la Pista de Aterrizaje “Teniente Rodolfo Marsh”, en el Territorio Antártico Chileno. La pista, adyacente al Centro Meteorológico y que en conjunto forman la “Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva”, permite a la Fuerza Aérea de Chile mayor continuidad y profundidad en sus actividades aéreas de exploración y soberanía en el Territorio Chileno Antártico.

**22/03/1980.** Grupo de paracaidistas de la Fuerza Aérea de Chile “Boinas Azules”, realizan los primeros saltos sobre el Territorio Chileno Antártico.



**23/03/2016.** Con la asistencia del Ministro de Defensa Nacional, altas autoridades de la Aviación Nacional, distinguidos expositores de doce países e invitados especiales, se inaugura exitosamente en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio. La importante jornada que reuniera a destacados historiadores e investigadores aeronáuticos, se desarrolló entre los días 23 y 29 de marzo en las ciudades de Santiago y Viña del Mar.

**24/03/1920.** El Papa Benedicto XV emite un decreto con el que declara a la Santísima Virgen en la advocación de “Nuestra Señora de Loreto”, como Patrona mundial de los Aeronavegantes. Durante el XV Congreso Internacional de Historia

Aeronáutica y Espacial celebrado en el año de 2015 en la ciudad de México D.F., en lo que fue una hermosa y solemne ceremonia se le adopta y declara por unanimidad de las Academias e Institutos miembros integrantes, como Patrona de las entidades miembros de FIDEHAE.

**24/03/1932.** Primer vuelo de estudios meteorológicos hecho en el país. El Teniente 1° Carlos Abel Krefft, a bordo de un Vickers Wibault realiza un vuelo de dos horas sobre Santiago, agregando el hecho de batir un récord de altura: 10.618 metros.

**25/03/1913.** El aviador chileno, señor Clodomiro Figueroa Ponce, conquista todos los récords de distancia establecidos en Chile y Sudamérica, uniendo en su avión Blériot XI "Caupolicán" la distancia Batuco - Valparaíso - Santiago, en 3 horas 15 minutos, ocasión en la que lanza sobre la ciudad de Valparaíso, cartas para los hermanos Rafael y Napoleón Rapini, continuando el viaje sobre Casablanca, Curacaví y finalmente aterrizando en el "Parque Cousiño" de Santiago.

**25/03/1984.** Organizado por Lan-Chile, con la colaboración de la Fuerza Aérea de Chile se realiza el Primer salto en Paracaídas sobre la Isla de Pascua. Los paracaidistas civiles chilenos, señores Patricio Cavada Artigues y María Teresa Novoa Gómez, se lanzan desde un avión Twin Otter de la FACH. Sea necesario indicar que primero de ellos, es un distinguido Socio Honorario de nuestra corporación.

**26/03/1884.** Se crea la Dirección Meteorológica de Chile. Dependiente en la actualidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile es la fuente oficial de información meteorológica para todo el país, tanto para la actividad aeronáutica como para cualquier otro rubro de la actividad nacional. Al momento de su creación, era dependiente del Observatorio Astronómico Nacional.

**26/03/1917.** Nómbrase alumno del 5to. Curso de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, al subteniente del Ejército ecuatoriano señor Alberto Suarez Dávila.

**26/03/1929.** El avión español Breguet XIX TR "Jesús del Gran Poder", tras pasar por la ciudad de Natal aterrizan en el campo de Aviación de Cassamary en Bahía (Brasil), al realizar un vuelo directo desde Sevilla atravesando el océano Atlántico. A pesar de no haber conseguido superar el record de la distancia a la fecha, si tuvieron la segunda marca absoluta de duración de un vuelo, y la primera de duración de un vuelo de un avión terrestre sobre el mar.



*Bautizado como "Jesús del Gran Poder" por S.M. la Reina Victoria Eugenia el 30 de abril de 1928.*

*Versión especial del Breguet 19 "Bidón" de denominación "TR" (Trasatlantique) con capacidad de 4.035 litros de combustible para realizar grandes vuelos construida en la factoría C.A.S.A. de Getafe (Madrid), bajo la dirección técnica del capitán Francisco Iglesias Brage, quien junto al capitán Ignacio Jiménez Martín lo pilotó en marzo de 1929.*

El día 28 iniciaban un maravilloso raid de 15.000 km. por Sudamérica, haciendo sus primeras escalas en Rio de Janeiro; Montevideo, Uruguay y Buenos Aires, Argentina.

El día 4 de abril de 1929 realizan el cruce de los Andes hacia Chile, merced de valiosos datos y cartas geográficas suministradas por el aviador francés Jean Mermoz. Luego de esta primera travesía de un avión español sobre el Cristo Redentor arribaron a Santiago, donde el entusiasta Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez los recibió con grandes festejos designando a los valientes aviadores españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, como portadores del documento jurídico que zanjaba el diferendo limítrofe de Tacna y Arica, a fin de que sirvieran como Embajadores Aéreos.



Tras dejar con éxito la costa peruana remontaron la costa del Pacífico en etapas de larga duración hasta alcanzar el Istmo de Panamá, dejando atrás Ecuador y Colombia por haberse encontrado los aeródromos de Guayaquil y Bogotá enfangados a causa de persistentes lluvias tropicales. Este gran raid continuaría días más tarde por Nicaragua, Guatemala y Cuba.

**27/03/1927.** Es el mecánico entelador, y destacado jugador de Baseball, señor Enrique Tabernie Palacios, quien se convertirá en el primer paracaidista peruano, al lanzarse exitosamente desde un avión Avro sobre el campo de la Escuela Militar de Aviación, en Las Palmas, LIMA.

**27/03/1948.** Es creado en Chile el Club Aéreo de Cañete, en la provincia de Arauco. El acta de la institución del Club, en su artículo 1º indica lo siguiente:

*“Fúndase una corporación denominada, “Club Aéreo de Cañete”, que tendrá como objeto fomentar la locomoción aérea en el país, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello todos los medios que estén a su alcance, proporcionando además, al estado las reservas necesarias de Pilotos”, Artículo segundo: “El Club Aéreo de Cañete reconoce como autoridad Máxima a la Dirección de Aeronáutica”, señalándose más adelante entre otros puntos la cantidad de socios, sus respectivas categorías y otros aspectos de importancia para la agrupación”.*

El 15 de septiembre del año siguiente, quedaba terminado su hangar, obra que fue dirigida por su presidente don Manuel Gajardo y el pro secretario, don Alejandro Pouchucq y que fuera construido al costado de la pista “Las Misiones”.

**27/03/1973.** Se forma la 1º Brigada de Aviación del Ejército Peruano por medio del Decreto Supremo Nº DS 009 - 73/GU, donde se refiere a la creación en el Ejército del Grupo de Aviación Ligera como unidad dependiente del Ejército. Sus antecedentes datan de 1971, cuando el Comando del Ejército de este país, determina como una necesidad el que el Ejército cuente con su propia aviación.

Para obtener personal preparado, se crea en 1972, el primer concurso de selección para la especialidad aeronáutica. Al finalizar ese año, serán 19 oficiales y 30 técnicos, los designados para

especializarse en cursos de Pilotaje, Ingeniería Aeronáutica, Electrónica y Mantenimiento en las Escuelas de Calificación del Servicio Aeronaval.

**28/03/1930.** Se crea la Dirección General de Aeronáutica. Mediante el D.S. N°1313, se estructura con esta fecha la Subsecretaría de Aviación y la cual incluye en la Orgánica la Dirección General de Aeronáutica.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla, señor Federico Baraona Walton.

Tras 93 años de trascendental historia, el actual Director General de esta gran institución rectora para la aviación nacional, es el GBA (A) Raúl Jorquera Conrads.

**Federico Baraona Walton**  
(Fotografía de 1921)

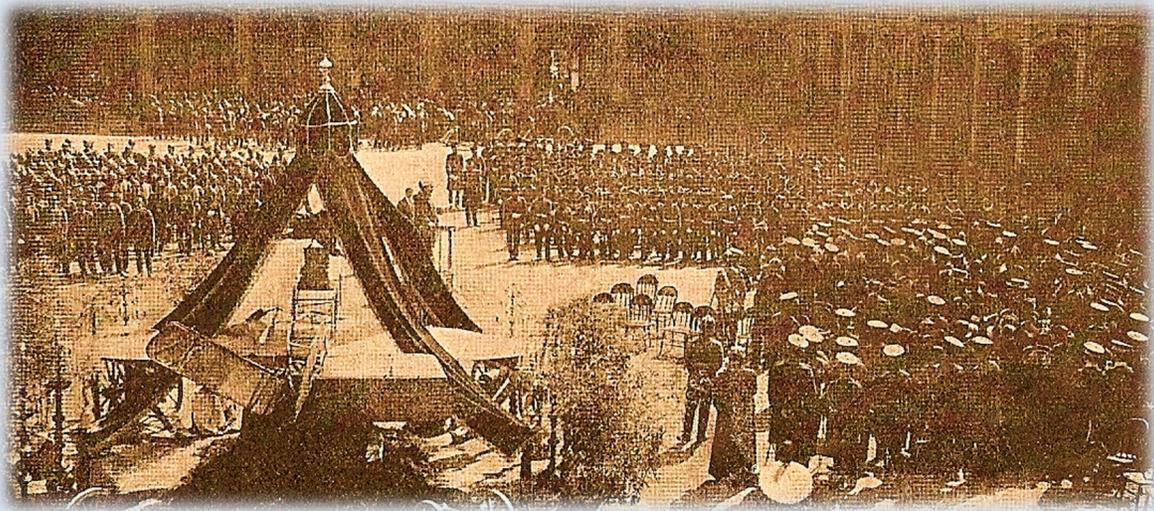


**28/03/1946.** Es creado en Chile, el Club Aéreo de Quellón, ubicado al sur en la isla grande de Chiloé. En los sismos del año de 1960 este aeródromo, fue vital para los diferentes puentes aéreos que se establecieron en esa oportunidad. Con posterioridad se procedió a la construcción de un nuevo aeródromo que prosperó por la generosidad de los vecinos, quienes donaron parte de sus tierras para poder materializar esta obra.

**29/03/1913.** El célebre piloto civil nacional, don Clodomiro Figueroa, da lectura en el Teatro Municipal de Santiago, a su emblemática conferencia titulada “*Cómo me hice aviador*”.

**29/03/1914.** Se realiza la primera ceremonia fúnebre por los primeros mártires de la Aviación Militar, como recuerdo y homenaje a los tenientes Francisco Mery Aguirre quien había sufrido una caída que le causó la muerte instantánea y lo convirtió, con sólo veinte años, en la primera víctima de la aviación militar y Alejandro Bello Silva, quien el lunes 9 de marzo de 1914, día en que se rendían las pruebas finales para recibir el título de aviador, se perdió en el firmamento y no fue nunca encontrado.

La imponente manifestación celebrada en el patio de la entonces Escuela Militar contó con una masiva concurrencia del mundo civil y militar, donde el Vicario Castrense junto al capellán del plantel celebraron una misa, tras lo cual pronunció una sentida oración patriótica que impresionó a los asistentes, pues es la primera vez que se planteaba el riesgo de vida existente, en la entonces nueva especialidad de Aviación. El entusiasmo y la dedicación de nuestros pioneros de la aviación militar iniciada desde 1912 en Chile, se vieron muchas veces, opacadas por fallas mecánicas y humanas que ahora terminaban en accidentes fatales.



*Aspecto del patio de la Escuela Militar, durante la ceremonia fúnebre*

**29/03/1937.** Se accidenta el avión Sikorsky S-43 “Chiloé”, donde fallece el joven teniente Rodolfo Marsh Martin.

**29/03/1957.** Una bandada de 4 aviones bombarderos Avro “Shackleton” MR 2, con base en Gibraltar, visita Chile.

**29/03/1965.** El entonces IPD - Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (Instituto de Investigación y Desarrollo), actual IAE (Instituto Aeronáutico y Espacial de Brasil) y fundado dentro del CTA el 1 de enero de 1954, recibe el encargo de diseñar un avión turbohélice, el que con el tiempo se convertiría en el famoso EMB-110 Bandeirante, cuya denominación inicial fue de “IPD-6504”. Posteriormente para producir esta nave, se requerirá crear el actual Embraer, el 29 de julio de 1969.

**29/03/1996.** El entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Rojas Vender, al volar sobre la Base Aérea de El Bosque en avión T-35 Pillán, completa las primeras 50.000 horas de vuelo de dicha aeronave.

**29/03/2001.** Lanzamiento oficial del portal web de la Fuerza Aérea de Chile por internet ([www.fach.cl](http://www.fach.cl))

**31/03/1913.** El piloto aviador cubano, señor Domingo Rosillo del Toro, vuela sobre La Habana, Cuba.



**31/03/1990.** Por Decreto-Ley N° 25 se crea en Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) por fusión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Administración Nacional de Aeropuertos Civiles (ANAC) y la Dirección Nacional de Meteorología.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### **CENTENARIA VISITA A CHILE DE LOS PRÍNCIPES BRITÁNICOS EDWARD Y GEORGE**

Dos hermanos en la historia británica del siglo XX, y que tendrían una significativa trascendencia a nivel mundial, los entonces Príncipe de Gales y Duque de Kent, visitaron nuestro país, en febrero de 1931. Quizás hoy, no sean muchos quienes conozcan algunos de los detalles, de su ya segunda<sup>1</sup> visita a nuestro país, ni menos, el papel que jugó la recién fundada Fuerza Aérea Nacional en su comentada estadía hasta el día domingo 1° de marzo.



La ya publicitada visita al continente americano<sup>2</sup>, se inició en Chile, en la tarde del viernes 20 de febrero, donde Sus Altezas Reales Edward y George, tras haber visitado algunas ciudades de Perú y Bolivia, eran recibidos en la fronteriza localidad de Ollagüe, por una comitiva compuesta por el Ministro de Marina de Chile<sup>3</sup>, el Contraamirante Edgardo von Schroeders Sarratea; el Administrador General del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) don Arthur Heskett; el Cónsul Británico en Antofagasta Mr. Jack Brantt, una delegación de Boy Scouts y Girl Guides; además de otras autoridades nacionales que habían llegado en avión para recibirlos.

El tren binacional había llegado desde Bolivia tirado por la emblemática locomotora N°189 “North British”, que fue debidamente decorada con las banderas chilena y británica, colocándose una placa metálica del emblema delante de la caja de humos de la locomotora, con las plumas características

<sup>1</sup> Edward había visitado y recorrido nuestro país en el mes de septiembre de 1925

<sup>2</sup> A mediados de enero de 1931, estando de visita en España, los Príncipes Edward y George abordaron el trasatlántico “Oropesa” de la Pacific Steam Navigation Company, que los trajo a Sudamérica. Luego de atravesar el océano Atlántico, los herederos al trono británico permanecieron en Bermudas para posteriormente, vía Canal de Panamá, desembarcar en el puerto peruano del Callao, el 11 de febrero desde donde se trasladó a Lima. Después de visitar ciudades de Perú y Bolivia, tomaron el ferrocarril de La Paz - Antofagasta, ingresando a territorio chileno en la tarde del 20 de febrero.

<sup>3</sup> Ministro de Marina entre el 5 de agosto de 1930 - 27 de abril de 1931

del Príncipe de Gales, fundidas en los talleres de la maestranza de la FCAB en Mejillones. El tren, de acuerdo al tradicional trayecto pasaron por San Salvador, Calama hasta llegar la mañana del sábado 21 a Portezuelo, localidades todas donde serían saludados por autoridades chilenas y residentes británicos en cada parada. Aquí en Portezuelo, serían recibidos por el señor Sub-Secretario de Aviación, Comandante de Grupo, don Arturo Merino Benítez, quien ofreció a los visitantes reales una copa de champagne, procediendo luego a embarcarse en el avión trimotor Ford 5-AT-C N°3 de la Línea Aeropostal de la Fuerza Aérea Nacional, que los conduciría a Santiago realizando una escala técnica en Copiapó.



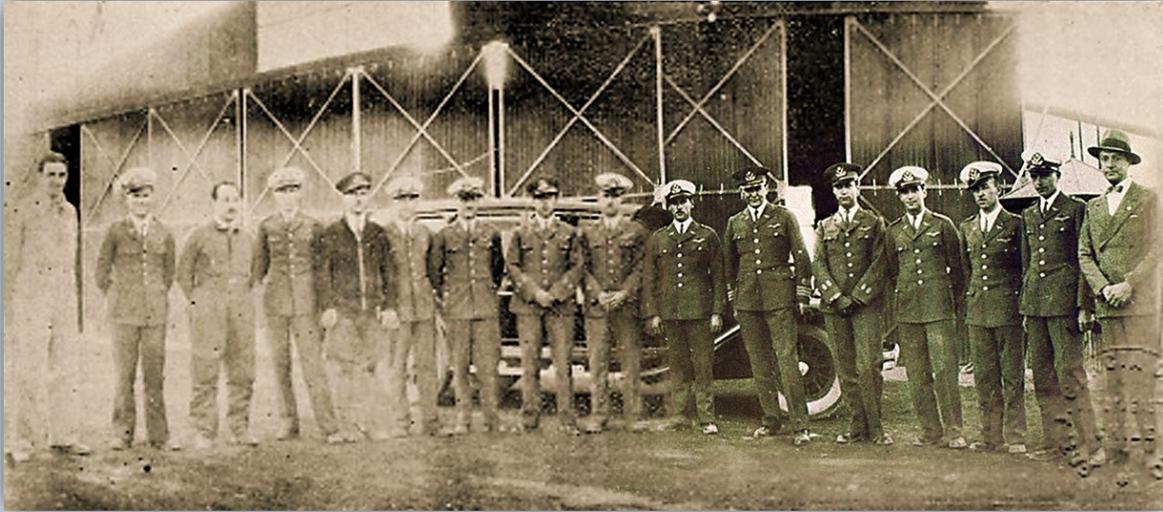
*Trimotor Ford N°3, donde se transportaran las visitas reales desde Portezuelo hasta Santiago*

A eso de las 10.00, se dirigían, rumbo al Sur, escoltados también por el trimotor Ford, N° 2, el anfibio Sikorsky S-38 recientemente adquirido y seis aviones Curtiss Falcon de la base aérea de Los Cóndores, en Iquique.



*Visitas reales arriban a Copiapó*

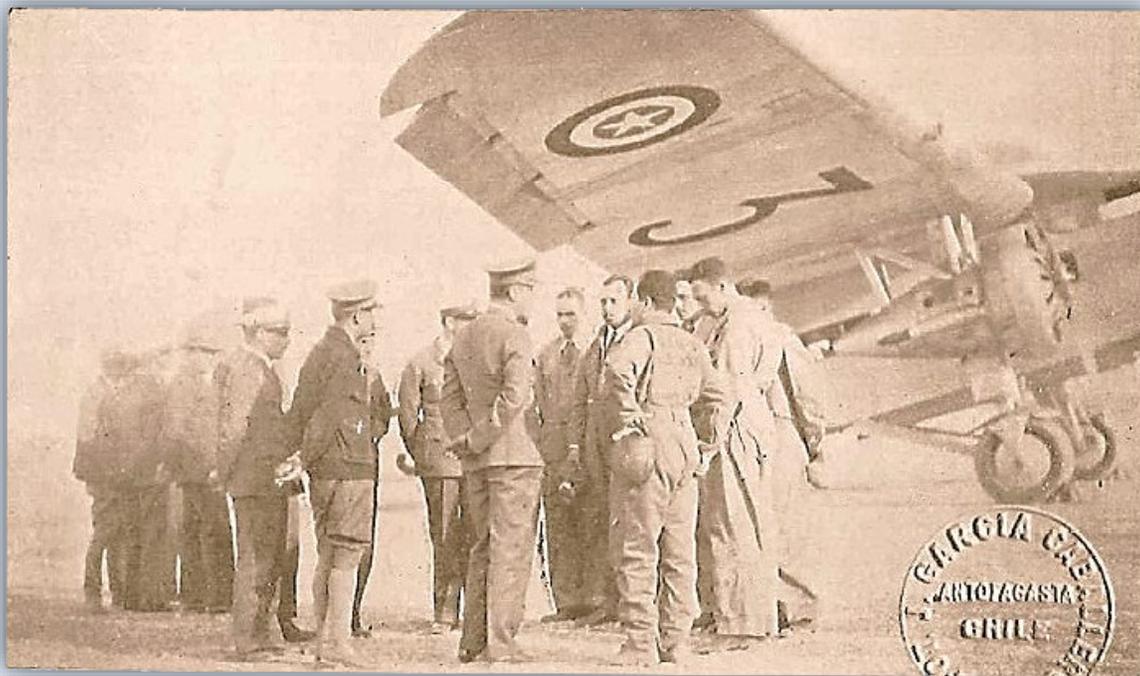
Cerca de mediodía aterrizaron en Copiapó, donde fue saludado por el Intendente Lucio Concha y se había preparado un almuerzo, el que se realizó mientras las antes mencionadas aeronaves se revisaban y cargaban combustible. Una vez terminado el almuerzo, los ilustres viajeros y su comitiva siguieron viaje a Santiago.



*En Antofagasta, el equipo de pilotos de los aviones que llevó a la comitiva en que viajaron los invitados. De izquierda a derecha: Alféreces Sergio Huidobro y René Zapata; Teniente 1° Ramón Lisboa; Alf. Alfonso Moreira; Tenientes 1° Felipe Latorre, Ismael Saratúa, Raúl González, Carlos Baldeig; Alférez José Pérez de Castro; Teniente 2° Felix Olmedo; Comandante de Grupo Arturo Merino Benítez, Subsecretario de Aviación; Teniente 2° Arturo Meneses; Alférez Arturo Rodríguez; Alférez Vicente Montero y el señor Raúl Besa Rodríguez, Vicepresidente del Club Aéreo de Chile.*



*S.A.R. el Príncipe de Gales, saluda a muchos de los excombatientes de la Primera Guerra Mundial que vivían en Antofagasta. Como ha sido una larga tradición, los veteranos lucen orgullosos sus condecoraciones y medallas*



*En Antofagasta, el comandante Merino junto al grupo de oficiales que transportaría a la comitiva*

A eso de las cinco de la tarde, apareció por el noroeste de Santiago el trimotor Ford en que venían los Príncipes. Los pilotos del avión enfilaron rumbo hacia la pista de cemento en El Bosque que queda próxima a los hangares, cuando llegó a ésta, después de girar, quedó con frente a la explanada oeste. Instantes después, se abrió la cabina del trimotor Ford N°3, y ante la expectación general, apareció la figura de S.A.R. el Príncipe de Gales, quien recibió una gran ovación de la concurrencia.

El primero en estrechar la mano del Príncipe, fue el Embajador de Gran Bretaña en Chile, Sir Henry Getty Chilton<sup>4</sup>, quien presentó en seguida al Ministro de Relaciones Exteriores, don Manuel Barros Castañón y al Subsecretario de esa cartera, Felix Nieto del Río.

A continuación, los invitados y la comitiva se trasladaron al Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación, donde les fue ofrecido a los príncipes, una copa de champaña.



*Portada del diario La Nación, ese día*

<sup>4</sup> Sir Henry G. Chilton GCMG, fue el primer diplomático del Reino Unido en asumir el cargo de Embajador en Chile, desde septiembre de 1930 hasta 1933, año en que fue designado para asumir el mismo cargo en la República Argentina. En 1935 dejó su cargo en la república vecina, siendo transferido esta vez como Embajador británico en España, país donde permaneció hasta mayo de 1939.

Antes de dirigirse al Casino, el príncipe Edward se volvió hacia donde estaban los pilotos del avión<sup>5</sup> que los había traído, los alféreces señores José Pérez de Castro y Juan Rodríguez, a los que junto con estrecharles la mano, les agradeció en correcto castellano: *“He hecho un viaje delicioso—dijo— que me ha permitido conocer una extensa zona del territorio chileno y la eficiencia de los servicios de la aviación nacional”*.

Pérez de Castro, retribuyó los agradecimientos del ilustre visitante, manifestándole que para él había sido un gran honor, cederle el comando del avión durante una parte del vuelo, a lo que el Príncipe Edward, le contestó sonriendo: *“Aún no tengo la práctica necesaria”*.

Al comedor principal del Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación, concurren junto a las distinguidas visitas los Ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda y Justicia; el Embajador y personal de la Embajada de Gran Bretaña; altos jefes del Ejército y de la Armada, los Agregados Militar, Naval y Aéreo<sup>6</sup> de Gran Bretaña en Chile; el Comandante y Oficiales de la Escuela con sus familias.

En el brindis, el Sub-Secretario de Aviación, comandante Arturo Merino Benítez, saludó a los Príncipes con estas palabras: *“La Aviación Nacional se siente orgullosa de haber tenido la oportunidad de traer desde Antofagasta a Santiago a SS. AA. RR., el Príncipe de Gales y el Príncipe George. En su trayecto, los Príncipes británicos, han tenido ocasión de recorrer la misma ruta que efectúan a diario los pilotos de guerra chilenos y conocer una extensa zona de nuestro territorio, de desiertos y montañas. Ha sido muy grato para la Fuerza Aérea Nacional, recibir a tan distinguidos huéspedes en la misma Escuela en donde se forman los pilotos militares. Quiero en esta oportunidad rendir un justo homenaje al Comodoro del Aire de la Real Fuerza Aérea británica<sup>7</sup>, cuyas sobrias tradiciones han seguido los aviadores chilenos. Invito a levantar esta copa, por la feliz estada de SS. AA. RR., en nuestro territorio”*.

A continuación, S.A.R. el príncipe Edward agradeció con un discurso preparado en castellano. A modo de simpática anécdota, se cuenta que poco antes de llegar a Santiago, el Príncipe de Gales, que había sido informado de que los aviadores le ofrecerían un champañazo en el Casino de la Escuela de Aviación, pidió una hoja de papel donde escribió con lápiz el discurso que ahora a su llegada a Santiago pronunciaría para corresponder a la recepción brindada.

*“Señor Comandante de Grupo, señores oficiales de la Fuerza Aérea Nacional. Agradecemos mucho las amables palabras que usted viene de pronunciar y el saludo amistoso de los aviadores chilenos.*

*Estamos también profundamente reconocidos de la hospitalidad de la Aviación Chilena, y quiero expresar nuestra admiración por la manera en que nuestro viaje desde Antofagasta ha sido organizado.*

*Para mí ha sido un gran placer, haber tenido esta ocasión de darme cuenta del desarrollo maravilloso de vuestra aviación.*

*Me permito, señor, felicitarlo de todo corazón, y agradecerle otra vez su perfecta cortesía”*.

---

<sup>5</sup> En el trimotor Ford, N°3, que vino pilotado desde Antofagasta por los alféreces de aviación, señores, José Pérez de Castro y Juan Rodríguez, viajaron desde Antofagasta hasta El Bosque, las siguientes personas: S.S. A.A. R.R., Edward el Príncipe de Gales y su hermano George, el Ministro de Marina, Contralmirante señor Edgardo von Schroeders, el Sub Secretario de Aviación, Comandante de Grupo Arturo Merino Benítez y la comitiva de los Príncipes; además, iban el radiotelegrafista, un mecánico y un mozo. Revista Chile Aéreo N°22. Febrero de 1931.

<sup>6</sup> El Agregado Aéreo en Chile, era el Wing Commander Ernest Henry Johnston O.B.E., D.F.C., arribado a nuestro país en enero de 1928.

<sup>7</sup> Estimo que el personaje referido en estas palabras, sería el Mariscal de la Royal Air Force Hugh Montague Trenchard, primer vizconde de Trenchard, GCB, OM, GCVO, DSO (3 de febrero de 1873 - 10 de febrero de 1956) quien fue un oficial británico que jugó un papel decisivo en el establecimiento de la Real Fuerza Aérea siendo descrito como el *“Padre de la Royal Air Force”*.

Señor Comandante de Grupo  
Señores oficiales de la Fuerza Aérea  
nacional

Agradecemos mucho,  
las amables palabras  
que Ud. viene de pronunciar  
y el saludo amistoso  
de los Aviadores Chilenos

Estamos también  
profundamente reconocidos  
de la hospitalidad  
de la Aviación Chilena  
y quiero expresar nuestra admiración  
de la manera en que  
nuestro viaje desde ANTOFOGASTA  
ha sido organizado

Para mí ha sido un gran placer  
haber tenido esta ocasión  
de darme cuenta  
del desarrollo maravilloso  
de nuestra aviación

Me permita Señor felicitarle  
de todo corazón  
y agradecerle otra vez  
su perfecta cortesía

Seward  
1931  
20 Febrero

**Documento original guardado por la familia de don Alfonso Cuadrado Merino**

Terminados los discursos, el Príncipe de Gales, conversó en castellano animadamente con el Sub-Secretario de Aviación, comandante Merino Benítez. Se dice que particular interés presentó el Príncipe de Gales por el uniforme azul pizarra de la Fuerza Aérea Nacional, el cual encontró muy similar al que usan los oficiales y personal de la Royal Air Force de Gran Bretaña. En seguida, pidió conocer a algunos de los oficiales que han estudiado en Inglaterra. Entre ellos, el comandante Merino presentó al Capitán de Bandada, Darío Mujica Gamboa; al Teniente 1° de Aviación Emilio Larraín Ortúzar y al Teniente 2° de Aviación Fernando Ortega Yáñez. Mientras tanto, el Príncipe George, conversaba con los Ministros de Marina Contraalmirante Edgardo von Schroeders Sarratea y de Hacienda, don Carlos Castro Ruiz.

De acuerdo al programa dispuesto para la visita, eran las 5.45 horas de la tarde, cuando los príncipes y la comitiva se dirigieron a los automóviles oficiales se retiraban de la Escuela de Aviación de El Bosque, en medio de las aclamaciones de los asistentes. Al salir los Príncipes, la Guardia del plantel aeronáutico, rindió los honores correspondientes tanto por su alto rango de Príncipe de Gales como también, por su rango militar de Mariscal del Aire de la R.A.F.

Desde aquí se dirigieron con rumbo a la Embajada británica, donde se ofrecería un *Cocktail-Party* desde las 18.30 a las 19.30 horas, con asistencia de Su Excelencia el Presidente de la República y señora Graciela Letelier de Ibáñez; Ministros de Estado; funcionarios de la Cancillería; Jefes de Misiones Extranjeras, e invitados especiales nacionales y de la Colonia Británica residente.



**S. E. el Presidente de Chile, General don Carlos Ibáñez del Campo; Edward Príncipe de Gales; su hermano George Duque de Kent; el Embajador Británico Sir Henry Chilton y la totalidad de los Ministros de Estado**  
(Fotografía rescatada de: <https://www.flickr.com/photos/stgonostalgico/30059250540>)

A diferencia del viaje anterior del Príncipe Edward a Chile en 1925, donde se alojó en la esplendorosa casa de la familia Edwards Mackenna ubicada en la Alameda 2145, los visitantes esta vez, alojarían en la propia Embajada Británica, localizada en aquellos días en la Avenida Vicuña Mackenna 152.

Esa tarde, al llegar los Príncipes a la Embajada, la banda del Regimiento de Infantería N°1 “Buin”, les recibió con los acordes de “*God Save the King*”, tras lo cual, hombres de la misma Unidad, cubrieron la guardia del recinto.

Por la noche, a partir de las 21.30 horas, las actividades finalizaron con una comida privada en la Embajada, a la que asistieron los Príncipes, los miembros de su comitiva, el Embajador de Gran Bretaña, señora e hijas, además del personal de la Embajada.

El día domingo 22 de febrero en la mañana, estaba previsto la asistencia a un oficio religioso a la British Church de Saint Andrew en la calle Santo Domingo. Por la tarde, a eso de las 15 horas, las ilustres visitas acudieron a un Match de Golf en el Prince of Wales Country Club<sup>8</sup>.

A la hora del Té, se realizó una recepción de la Colonia Británica en el mismo Club. Por la noche, S.E. el Presidente de la República y señora, los recibían en un Banquete de etiqueta, realizado en el Palacio La Moneda. Ahí, las visitas reales fueron condecorados respectivamente con el Gran Collar y la Gran Cruz de la Orden del Mérito de Chile, y departieron con las más altas autoridades del país, todos elegantemente vestidos de frac, uniformes de gala y condecoraciones.

<sup>8</sup> Este histórico y hermoso lugar tanto social como deportivo, había sido fundado y bautizado en 1925, durante la primera visita a Santiago del Príncipe de Gales S.A.R. Edward, ocasión en que él mismo puso la *primera piedra*.

# “Chile siempre ha considerado como la más alta expresión de una leal y sincera cooperación internacional, sus relaciones políticas y económicas con Inglaterra”

DIJO EL EXCMO. SEÑOR IBAÑEZ EN SU DISCURSO DE OFRECIMIENTO A S. A. R. EL PRINCIPE DE GALES.

“Alteza:

La Nación chilena siente renovarse con mayor vigor la tradicional amistad que la liga al poderoso Imperio Británico al recibir, por segunda vez, la visita de Vuestra Alteza. El inolvidable recuerdo personal que dejasteis en Chile está vivo en el alma del pueblo que, al aclamaros, responde a un impulso de entusiasmo y admiración hacia el heredero del Trono Imperial y hacia el Príncipe que ha sabido conquistarse las simpatías del mundo entero.

Os acompaña ahora vuestro augusto hermano el Príncipe Jorge, lo que acentúa más aun el espíritu de acercamiento que la Gran Bretaña alienta para con los países de la América del Sur.

Grandes transformaciones encontrará Vuestra Alteza en la República de Chile, realizadas en los últimos cinco años, merced a las nuevas orientaciones políticas y económicas trazadas. El programa de reformas está casi cumplido, y cooperan a él todas las fuerzas vivas de la Nación, empeñadas, con ejemplar buen juicio y optimismo, en resistir el azote de la depresión mundial y en crear bienestar y riqueza.

Queremos que Chile corresponda siempre a la fe política y financiera depositada en él por los gobiernos y capitales extranjeros desde la instauración de la República.

El aliento infundido a nuestra nacionalidad por esas dos vigorosas ayudas contribuyó, en el siglo pasado, a robustecer nuestra incipiente organización y le imprimió carácter. Ahora que el desarrollo de Chile es una bella realidad, deseamos responder a la amistad de Gran Bretaña vinculándonos siempre más por los lazos de la cultura y del comercio, de las relaciones diplomáticas y del conocimiento individual.

Me es altamente grato declararos que Chile siempre ha considerado como la más alta expresión de una leal y sincera cooperación

internacional, sus relaciones políticas y económicas con Inglaterra, nunca perturbadas por incidencia alguna y mantenidas, sin excepción, dentro del terreno de las más estrictas consideraciones recíprocas. Está satisfecho de la colaboración prestada al progreso nacional por la Colonia Británica, que ha fundado en Chile hogares respetables y ha dado invariables muestras de acatamiento a nuestras leyes y costumbres.

Bien sabe Vuestra Alteza que la Marina de Chile es hija de la Marina Británica desde los tiempos en que Lord Cochrane nos trajo las gloriosas enseñanzas de Nelson. Los océanos están marcados desde hace más de un siglo por la estela que dejan nuestros barcos de guerra entre los astilleros británicos y las playas de Chile, y sabéis también que la mentalidad de los marinos chilenos ha tomado de los marinos vuestros el carácter, la ciencia y la tradición. Por esto es un motivo de orgullo que, mientras que Vuestra Alteza es recibida en Chile con la más sincera hospitalidad, salgan de Inglaterra, casi juntos, a aguas de América, el acorazado chileno “Almirante Latorre”, barco principal de nuestra Escuadra, con su gemelo británico, el “Eagle”, que la República ordenó construir en 1912 con el nombre de “Almirante Cochrane”, y que ahora transporta a la Argentina los aviones de Vuestra Alteza.

Tengo profunda confianza en que el viaje de Vuestra Alteza y de Su Alteza el Príncipe Jorge a la América del Sur, resultará en incalculable beneficio mutuo, porque todo lo señala como oportuno y emprendido bajo los más felices augurios.

Brindo, Alteza, por la ventura personal de Sus Majestades los Reyes de Gran Bretaña, vuestros augustos padres; por la vuestra propia y la de Su Alteza el Príncipe Jorge, y por la prosperidad y grandeza del Imperio Británico.

Discurso de S.E. el Presidente de Chile, General don Carlos Ibáñez del Campo durante la Gala del domingo 22 de febrero

Para el lunes 23 de febrero por la mañana, la delegación real, visitaría diversas instituciones británicas de la capital, entre ellas, el Palacio de La Moneda, el British Club, las tiendas de Gath & Chaves, etc.

A eso de las 16.35 horas, la comitiva partiría en tren especial a Viña del Mar, desde la Estación Mapocho, actividad que fue convenientemente cambiada por el empleo de aeronaves, a solicitud de S.A.R. el Príncipe de Gales, quien había quedado fascinado con el vuelo anterior desde el norte de Chile.



*El Príncipe de Gales, Prince George en la Embajada Británica en Santiago de Chile.  
De izquierda a derecha: el Embajador Henry G. Chilton, el Príncipe George, el Príncipe de Gales, Lady Chilton  
y en el escalón trasero, las hijas del Embajador, Elizabeth y Anna. 23 de febrero de 1931*

Es así que, para la tarde de ese día lunes, estaba acordado el viaje a Valparaíso en avión. Por ello es que desde mucho antes de las cinco de la tarde, el aeropuerto de Los Cerrillos, se vio concurrido por muchísimas personas que deseaban despedir las visitas reales. Un extraordinario número de autos, se encontraban correctamente alineados en su acceso.

Faltaban unos veinte minutos para las 6 de la tarde, cuando un side-car de Carabineros de Chile, llegó a Los Cerrillos como anticipo a la caravana oficial. Cinco minutos después, hacían su aparición los automóviles en que viajaban los Príncipes, a los que a su vez seguía una escolta de más de cincuenta automóviles. Llegaron acompañados del Ministro de Marina, Contralmirante von Schroeders y del

Secretario de la Embajada, señor Walter Roberts. En esos momentos, las escuadrillas de aviones evolucionaban a escasa altura sobre el campo de aviación.

El Sub-Secretario de Aviación, comandante señor Arturo Merino Benítez, recibió en la puerta del aeródromo a los Príncipes, los que lo saludaron muy cariñosamente.

SS. AA. RR., fueron invitados a la terraza del Club Aéreo de Chile, en donde se había preparado un buffet especial. En seguida, Merino les presentó a los altos jefes y oficiales de la Aviación Nacional que se habían reunido allí para despedirlos.

Momentos antes de que partieran a Valparaíso, los Príncipes británicos y su comitiva, fueron agasajados por un grupo de pilotos chilenos, quienes hicieron una presentación aérea que mereció elogiosos conceptos de los reales huéspedes, además de los efusivos aplausos del público presente.



*En la terraza del Club Aéreo de Chile, en Los Cerrillos*

En total, habían volado una escuadrilla de cinco biplanos Curtiss Falcon piloteados por los pilotos Ramón Lisboa, Arturo Meneses, Sergio Huidobro, Roberto Silva y Vicente Montero; una bandada de tres Vickers Wibault piloteada por Francisco Montes, Julio Tapia y Fernando Rojas, y una bandada de tres Vickers Vixen, piloteada por los tenientes Luis Donoso, Manuel Sotomayor y Renato García, todos ellos ejecutaron difíciles pruebas.

La prensa concordaría que, llamaron especialmente la atención esa tarde, los vuelos en formación, ejecutados por los Falcon, los vuelos invertidos por los Wibault y los efectuados por los Moths que habían escoltado a los Príncipes en todo el camino de Melipilla hasta Los Cerrillos.

Los Príncipes habían seguido con gran interés las evoluciones de todos los aviones y elogiaban grandemente la presentación de escuadrillas y bandadas. Mientras tanto, el Sub-Secretario de

Aviación explicaba al Príncipe de Gales los distintos tipos de máquinas con que contaba la Aviación Chilena. El Príncipe de Gales al imponerse de que el aeródromo de Los Cerrillos no tenía más que un año de existencia, dijo que estaba muy bien tenido. En seguida, el comandante Merino hizo traer los planos del Puerto Aéreo y explicó las diferentes secciones que tendrían los nuevos hangares, el autódromo y las dependencias del Club Aéreo de Chile.

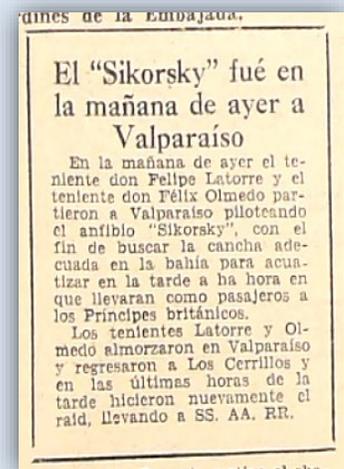


*El comandante Merino exhibe orgulloso, los planos con las diferentes secciones y dependencias previstas en el desarrollo del Aeropuerto de Los Cerrillos*

Entre los oficiales que se encontraban en la terraza del Club Aéreo, estaba el alférez don José Pérez de Castro, que fue el piloto que gobernó el trimotor Ford, N.º3, desde Antofagasta hasta El Bosque. El Príncipe de Gales lo reconoció y avanzó hasta él, y muy cariñosamente le estrechó la mano, diciéndole: *“Mucho gusto de saludarlo, mi amigo»*. En seguida, se puso a conversar con él con toda llaneza y le pidió referencias sobre sus vuelos, prácticas aéreas y los viajes que ha hecho a la zona Norte”.

Al respecto, un muy completo artículo sobre esta visita real publicado en la revista Chile Aéreo contemporánea a la visita de 1931, señaló que el Príncipe *“decía al aviador señor Pérez de Castro, que estaba muy agradecido de él, y que a través de su viaje, desde Antofagasta, se había podido dar cuenta de su pericia”*. Y además finalmente había agregado: *“Los aterrizajes suyos son perfectos”*.

Esta importante tarde, el Príncipe de Gales y su ilustre hermano, fueron presentados al Jefe de la Línea Aérea Nacional, comandante don Florencio Gómez Flores, quien tenía a su cargo todo el servicio de aviones de pasajeros en el país y en uno de cuyos trimotores, viajaron SS. AA. RR., desde Antofagasta hasta El Bosque, y que esa tarde, el Sikorsky con que irían hasta Valparaíso.



S. A. R., Edward de Windsor, felicitó al Comandante Florencio Gómez por el espléndido servicio que cumplían los aviones de la Línea Aérea Nacional, y que él y su hermano han tenido ocasión de comprobar.

Como era la costumbre social de aquellos días, algunos minutos antes de emprender el vuelo, el comandante Merino Benítez, levantó la copa de champaña y dijo: *“Por su salud, Altezas.”* El Príncipe de Gales, respondió: *“Por la vuestra, señor comandante, por la de los señores Oficiales y por la prosperidad de la Fuerza Aérea chilena”*.

Luego de otros momentos más de charla, el comandante Merino invitó a los Príncipes al campo de aviación, en donde estaba listo el flamante anfíbio Sikorsky en que debían hacer el viaje hasta Valparaíso. Ahí, les fueron presentados, los tenientes Felipe Latorre Jáuregui y Félix Olmedo Prat, quienes serían los pilotos del nuevo Sikorsky S-38.

El Príncipe de Gales y el Príncipe George les dieron un fuerte apretón de manos y en su cara se reflejó la seguridad que tenían al ir en avión hasta el vecino puerto.

Antes de subir, Edward de Windsor saludó nuevamente al Jefe del Aeropuerto Los Cerrillos, Capitán don David Yuseff y le pidió que los despidiera de los aviadores y agregó que se iban muy agradecidos de las atenciones que les habían dispensado durante su estada en Santiago.

El primero en subir a la cabina del hidroplano Sikorsky fue el Príncipe de Gales, quien antes de entrar, se dio vuelta, y dijo: *“Muchas gracias a todos, Hasta luego”*. En seguida, subió el Príncipe George.



***El Príncipe de Gales al momento de subirse al Sikorsky S-38 en Los Cerrillos***

Hasta Valparaíso acompañaron a los Príncipes el Ministro de Marina, Contraalmirante Edgardo von Schroeders; el Subsecretario de Aviación y los secretarios privados de SS. AA. RR. Sir William Ward Viscount Ednam y Mr. Lloyd Thomas.

A las 6.35 horas de la tarde, el anfibio se puso en movimiento y cuatro minutos después, despegaba magistralmente y tomaba rápidamente altura. En los momentos en que el Sikorsky evolucionaba sobre el aeropuerto aparecieron por el sur los cinco Curtiss Falcon, que debían servirle de escolta a la costa.

Casi simultáneamente, se formaba con el Sikorsky, el Loening que iba piloteado por el capitán don Darío Mujica y teniente don Santiago Silva.

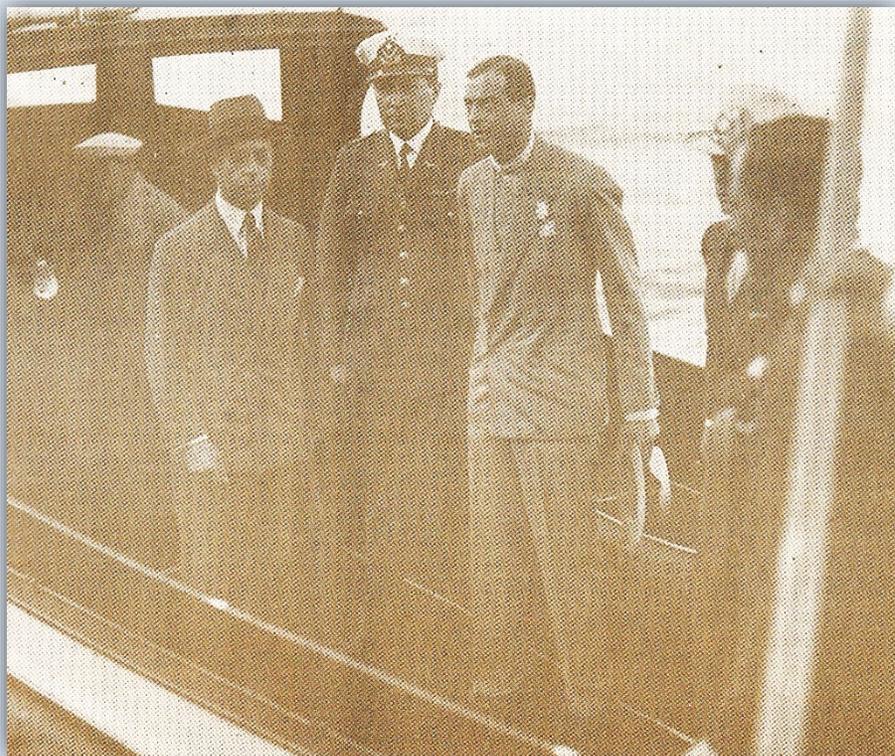
Mientras tanto en Valparaíso, poco después de las 19 horas, izaban sus empavesados todas las naves de guerra y mercantes, fondeadas en la bahía.

Minutos antes, habían llegado al muelle Prat para esperar a los Príncipes, las autoridades de la provincia, los cónsules acreditados en Valparaíso y personalidades de la colonia británica. La escuadrilla hizo su aparición por el lado norte de la bahía, volando a unos ochocientos metros de altura. Encabezaba el grupo el flamante Sikorsky, le seguía el anfibio Loening, y más atrás, en correcta formación, les escoltaban los aviones Curtiss Falcon de la Escuela de Aviación. El Sikorsky viró hacia el mar a la altura del balneario de Recreo, y enderezó rumbo a la bahía, mientras que los Curtiss Falcon que lo acompañaron, regresaban a Santiago.

Después de realizar hermosas evoluciones a escasa altura sobre Viña del Mar y Valparaíso, durante unos diez minutos, amarizaron ambas naves frente al muelle Prat, cerca de los buques de guerra, a las 19.15 horas. Los buques con la marinería formada sobre cubierta y los barcos anclados en la bahía, tocaban sus sirenas mientras el público estacionado en el malecón y en el molo de abrigo, prorrumpía en entusiastas aclamaciones.

Inmediatamente después del amarizaje se acercaron al costado del Sikorsky, numerosas lanchas ocupadas por las autoridades y periodistas.

Los Príncipes ocuparon un bote de la Armada en compañía del Ministro de Marina, contraalmirante von Schroeders; del comandante Merino Benítez y del teniente Latorre Jáuregui.



*Tras subirse a la lancha de la Armada Nacional que los llevaría a tierra*

La prensa nacional había informado que en Valparaíso se encontraba todo preparado para el homenaje popular que autoridades, los ciudadanos, obreros y empleados de Valparaíso y Viña del Mar tributarían ese día a los príncipes británicos, tras su llegada a este puerto. Los diarios finalmente informaron una asistencia de entre 15.000 y 20.000 personas en esa recepción.

El comité ejecutivo del desfile había recibido hasta el domingo pasado, la adhesión de la mayor parte de las instituciones societarios y deportivas porteñas, las cuales concurrirán a recibir a los visitantes. Entre ellos, se contaban Morrison y Cía., Geo C., Kenrick y Cía., Williamson y Cía., Duncan, Fox y Cía., Balfour Lyon y Cía., Weir Scott y Cía., Compañía Inglesa de Vapores, British American Tobacco, Compañía de Desagües, Compañía Chilena de Tabacos, Schell Mex y Cía. Ltda., el personal de los Bancos Anglo Sud-Americano Ltda., Banco de Londres y América del Sud. Limitado, Cable West Coast, Sociedad de Empleados y Operarios de la Compañía Chilena de Tabacos, S.A., Valparaíso Wanderers Football Club, Unión del Personal de Remolcadores, Donkeros y Empleados de Bahía, Sociedad de Cigarreros de Ambos Sexos, Conjunto Artístico Osman Pérez, Comité Patriótico Cerro la Cárcel, Cerro Barón, Cerro Pajonal, Cerro Molino, etc.; muchas organizaciones y empresas tradicionales que, en la actualidad, ya se encuentran desaparecidas o fusionadas.

Según acuerdo del comité directivo, las visitas reales presenciarían el desfile desde los balcones del elegante y tradicional Club Naval de la calle Condell, donde se reunirían los miembros de la comitiva, el Ministro de Marina, altos funcionarios, autoridades de la Provincia y Jefes del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea Nacional.

Lo que quizás hoy parecerá una curiosa anécdota de aquellos días, fue que encabezaron la manifestación popular, el personal femenino de la British American Tobacco, de la Compañía Chilena de Tabacos y de la Agrupación de Girl Guides. Igualmente participaron, los principales establecimientos educacionales de Valparaíso con sus respectivos y muy clásicos estandartes. Las Bandas de músicos de Valparaíso y Viña del Mar tocarían en el desfile, que esperan termine como a las 21.00 horas.

Terminados los actos de festejo y recibimiento, la delegación seguirá rumbo a Viña del Mar, donde será saludado por el Intendente de Aconcagua alcaldes de Valparaíso y Viña del Mar, y autoridades navales y militares. Los miembros de la comisión, los acompañarán en los automóviles oficiales hasta la Casa Presidencial del Cerro Castillo, donde alojarán los príncipes.

Para el día siguiente en la tarde, ya se encontraban listos los preparativos para los partidos de polo que se jugarán en las canchas principales de polo del Valparaíso Sporting Club y de los cuales participará, por una deferencia especial, el Príncipe de Gales y su hermano George. Formarán equipo ambos príncipes y algunos miembros de su comitiva el que se medirá con un equipo porteño.

La formación de los equipos británico y chileno que participaron en el partido que disputaría la Copa Chester, fueron:

Equipo inglés 1. Príncipe de Gales, 2. Viscount Ednam, 3. Mayor Butler, 4. Mayor J. R. Aird

Equipo chileno 1. Renato von Schroeders, 2. Francisco Echenique, 3. Capitán Morales, 4. J. A. Soto Bunster



En seguida Sus Altezas Reales, se trasladaron al Seamen Institute, hogar de los marinos ingleses, situado en calle Blanco, del cual el Príncipe Edward de Windsor colocó la primera piedra cuando estuvo en Chile el año 1925.

A mediodía, se dirigieron al Club Naval, donde había una recepción que los Jefes de la Armada, ofrecieron en honor de SS. AA. el Príncipe de Gales y de su hermano George. En esta recepción se les ofreció un cocktail y saludaron a las ilustres visitas, el Inspector General de la Armada.

A las 22 horas, el presidente de la Comisión de Recepciones, Ministro de Marina, Contraalmirante Edgardo von Schroeders, ofreció en el Parque de Las Salinas, una comida a los ilustres huéspedes. A este banquete asistieron las autoridades de Aconcagua y otras distinguidas personalidades de la comunidad británica residente.

Al día viernes 27, la prensa seguía cubriendo las actividades sociales de las visitas británicas. También, revelaba la incertidumbre que existía ante sus planes iniciales que eran el volver a Santiago. La hoy Quinta Región, en especial la Colonia británica de Valparaíso y Viña del Mar, los había recibido muy bien y se sentían en casa.



Mientras tanto, los diarios de la Capital, daban cuenta de la inauguración del Servicio Aéreo de pasajeros de Santiago a La Serena, con escalas en Illapel y Ovalle, los que se realizarían en aviones Fairchild, de seis asientos. El nuevo servicio realizado por la Línea Aerea Nacional (L.A.N.), se efectuaría por las mañanas de los días martes y sábado, regresando por la tarde a los Cerrillos tras sólo dos horas treinta y cinco minutos de duración.

No obstante, las noticias ambiguas publicadas en la prensa, el mismo viernes 27 de febrero por la tarde, el avión Sikorsky que había llevado a Valparaíso a los ilustres visitantes, los recogería de acuerdo a plan inicial para trasladarlos una vez más a la Capital.

Por la mañana de ese viernes, los herederos británicos se ocuparon en preparar el regreso a Santiago. Se despidieron de las autoridades, de altos miembros de la banca y del comercio británico y de distinguidas damas y personalidades porteñas, con quienes habían trabado conocimiento durante su permanencia en Viña del Mar. A mediodía almorzaron en la Casa Presidencial en compañía de los miembros de su comitiva.

Temprano por la tarde, los príncipes visitaron al Alcalde de Valparaíso, señor Luis Guevara R. en su casa de Miramar, en la cual, estuvo hospedado el Príncipe de Gales durante su visita anterior en 1925. El Alcalde señor Guevara les ofreció una copa de champagne a SS. AA. RR.

Cuando todo estuvo dispuesto para la partida, los príncipes se despidieron de la servidumbre de la Casa Presidencial que los había atendido durante su permanencia en Viña del Mar. El Príncipe de Gales estrechó la mano al Inspector de Palacio, señor Carlos Liberona y le agradeció todas las atenciones que a él y su hermano, les prodigaron en la Casa Presidencial. Los príncipes tomaron los automóviles que debían conducirlos al muelle a las 5.45 de la tarde, acompañados del Ministro de Marina, Contraalmirante don Edgardo von Schroeders; el Viscount Ednam; Hughes Lloyd Thomas, su secretario privado y Mr. J. O. Davis, gerente de la British American Tobacco.

Un poco más tarde, a las 18.26 horas de ese día, despegaba desde la bahía de Valparaíso, el anfibio Sikorsky, que se encontraba desde temprano ese día surto en la bahía, y en que el Príncipe de Gales junto a su hermano. Nuevamente serían escoltados por seis aviones Curtiss Falcon para traerlos a Santiago. En el Muelle Prat, fueron objeto de una cariñosa y entusiasta despedida de parte de las autoridades de la provincia, altos jefes de la escuadra y público porteño.

Algunas de las actividades protocolares más importantes realizadas en Valparaíso (principal puerto del Pacífico), habían sido el estimular el comercio entre ambas naciones, más aún cuando el alicaído comercio tras la depresión norteamericana y su influencia mundial en 1929, especialmente repercutía en el del Cono Sur Americano, el que se encontraba muy retraído. En lo social, el establecimiento de confianzas fue ciertamente fundamental en cada uno de sus aristas.

Aquellos días, algunas autoridades fueron también reconocidas por el Imperio Británico, es así que, en una recepción privada sostenida en la tarde en el Palacio La Moneda tras el retorno de los príncipes desde Valparaíso, fueron dichos prometedores discursos hacia los pueblos chileno y británico por igual, y conferidos los reconocimientos por S. A. R. el Príncipe de Gales, en las distinguidas insignias en el grado de Comendador de la División Civil de la Orden del Imperio Británico al Señor Subsecretario de Aviación, Comandante de Grupo Arturo Merino Benítez; al Alcalde de Viña del Mar, Manuel Ossa Sainte-Marie y al presidente del Club de Viña del Mar, Juan Enrique Lyon Sarratea.

De igual forma, el Coronel Carlos Garfias y el Capitán de Navío Julio Merino Benítez, edecanes designados de Sus Altezas, fueron distinguidos con la Real Orden Victoria en la clase de Miembros.

En Santiago, la gente se había dado cita en el aeropuerto de Los Cerrillos para esperar el avión que traía los príncipes desde Valparaíso. Carabineros había dispuesto el resguardo del orden público. A eso de las 18.30 hrs, el Embajador Chilton acompañado del primer secretario de la Embajada, Walter Roberts, se entrevistaban con Claudio Vicuña Viel y con el Jefe del Aeropuerto capitán Yuseff y el

comandante Florencio Gómez de la Línea Aérea Nacional. No tantos minutos más tarde, se divisaba con rumbo sur-este la silueta del Sikorsky escoltado por los Vickers Falcon. La gente pensaba que los aviones darían la vuelta para aterrizar, pero ante su desconcierto, continuaron vuelo hacia El Bosque.

Pocos minutos después, se recibía la noticia que los aviones habían aterrizado sin novedad en la base, donde eran esperados la comitiva de la Embajada. A penas notificados, partieron hacia la Escuela de Aviación los automóviles de la Presidencia de la República, llevando al Embajador de Gran Bretaña. Sir Henry Getty Chilton; el primer secretario de la Embajada y el introductor de Diplomáticos, señor Claudio Vicuña Viel. A estos autos seguían los del prefecto de Carabineros de Santiago; del Jefe de la Sección de Investigaciones, coronel don Ventura Maturana y los de las familias británicas que *“iban a recibir a los príncipes”*.

Minutos después de las 8.30 de la noche, los príncipes y la comitiva se subieron a los autos oficiales para dirigirse a la Embajada. *“A lo largo de la Gran Avenida se había congregado una numerosa concurrencia que vitoreaba a los príncipes. Igual cosa ocurrió en las calles San Diego. Placer y Arturo Prat. La concurrencia era realmente extraordinaria en la Avenida Matta. La gente se apretujaba a la orilla de la calzada para ver pasar la comitiva. Se puede decir, sin exagerar, que los príncipes pasaron por una calle humana les abrió el pueblo. Su paso fue saludado con grandes muestras de entusiasmo”*<sup>9</sup>.

En la Embajada, los príncipes subieron a sus habitaciones donde se cambiaron de ropa para iniciar más tarde su viaje por tren al Sur de Chile. Una vez listos, se volvieron a subir a los autos que los llevarían al Centro de Santiago, deteniéndose primero en el Club de La Unión, donde la comitiva fue recibida en la puerta principal, por miembros del Directorio y socios. Los Príncipes agradecieron las atenciones recibidas de dicha Institución, y después de tomar un aperitivo abandonaron el Club en medio de manifestaciones cariñosas de parte de los socios. A continuación, siguieron camino a La Moneda, donde eran esperados por el Primer Mandatario.

Eran las 8.35 P.M., cuando los automóviles llegaban a la Plazuela de la Moneda, donde la concurrencia allí reunida prorrumpió en cariñosos aplausos. En el primer auto llegaron los Príncipes, el Embajador señor Chilton y el Ministro de Marina, Contraalmirante von Schroeders. En el segundo vehículo, los secretarios privados de los Príncipes y el personal de la Embajada, y en un tercer automóvil, los ayudantes militares.

Los Príncipes británicos subieron las escalinatas del Palacio Presidencial, y en la parte superior fueron recibidos por el Introductor de Diplomáticos Claudio Vicuña Viel y el Edecán de Servicio, coronel don Carlos Plaza Bielich, quienes los acompañaron al Salón de Honor de la Moneda, donde se encontraban S. E. el Presidente de la República y señora Graciela Letelier de Ibáñez.

Después de los saludos de estilo, el Excmo. señor Ibáñez invitó al Príncipe Edward de Windsor y a su hermano a tomar asiento. S. E. se sentó entre los dos huéspedes, y sostuvo una larga entrevista en castellano con el heredero del Imperio británico, durante la cual Edward les dio a S.E., sus impresiones de Viña del Mar y Valparaíso. En seguida los Príncipes se pusieron de pie y se dio espacio a la

---

<sup>9</sup> Diario La Nación, sábado 28 de febrero de 1931. Página 12

ceremonia donde se impusieron las distinciones antes mencionadas y se agradecieron todas las atenciones recibidas. Para terminar, esta información sobre la visita de S.S. A.A. R.R., los Príncipes británicos a Chile, transcribiré el discurso, que pronunció S. A. R., el Príncipe de Gales, en la Moneda antes de su partida al sur de Chile, para continuar viaje a la República Argentina.

*“Excmo. señor Presidente, señora de Ibáñez:*

*Le agradezco mucho el brindis que nos ha ofrecido y las palabras tan amables que ha pronunciado; serán, estoy seguro, profundamente apreciadas, no solamente por la comunidad inglesa, residente en Chile, sino también, en la Gran Bretaña.*

*Llevé recuerdos tan felices de mi primera estada en Chile, que me hice la promesa de reanudar las buenas amistades que tuve la felicidad de formar aquí. Así, Ud. puede imaginar cuán contento estoy de encontrarme otra vez. entre vosotros, de traer a mi hermano conmigo, y de satisfacer mi deseo de conocer las muchas partes de este hermoso país que no alcancé a recorrer el año 1925.*

*Me es grato poder decir, que desde aquel tiempo, nuestros Representantes Diplomáticos respectivos, han sido elevados al rango de Embajadores. Cuento entre mis amigos personales al señor Villegas<sup>10</sup>; y lo felicito, señor Presidente, por su buena elección.*

*Como ya había tenido oportunidad de conocer y admirar a sus compatriotas, no he quedado sorprendido de verles afrontar con valentía y resistencia, las dificultades que les ha traído la crisis mundial.*

*Nosotros también tenemos nuestras dificultades y los lazos históricos que unen a nuestros países, ya que no son solamente políticos, sino también, comerciales, nos darán, estoy seguro, oportunidades de ayudarnos mucho el uno al otro.*

*Al hablar en este sentido, permítame, señor, decir, qué grato fue para mí saber la manera tan amable con que fue acogida recientemente la Misión Sheffield; y espero, que el Tratado de Comercio anglo-chileno que actualmente se estudia, llegará a estrechar aún más nuestros vínculos mutuos.*

*Vuestra Excelencia se refirió a las relaciones felices que desde tantos años existen entre nuestras marinas. Yo, por mi parte tengo, desde ayer, la seguridad de que tales relaciones también existen entre nuestras fuerzas aéreas.*

*Creímos, mi hermano y yo, que seríamos bien recibidos aquí en Chile, pero la acogida que Uds. nos han dispensado es mucho más grande que lo que podíamos haber esperado jamás. Lo agradecemos de todo corazón.*

*Levanto mi copa y brindo por la salud de Vuestra Excelencia y por la prosperidad siempre creciente de su patria”.*

---

<sup>10</sup> Hace referencia al Embajador de Chile en Gran Bretaña, Sr. Enrique Villegas Echiburú



***S.E. el Presidente de la República y el Príncipe de Gales salen del Palacio de Gobierno para dirigirse a la Estación de trenes Central en La Alameda***

En la Estación Central, esperaban a S.E. y a los Príncipes, los Ministros de Hacienda; Interior; Guerra; Justicia; Fomento y Agricultura y Bienestar Social; el Intendente de la Provincia, altos jefes del Ejército y de la Armada, miembros de la Colonia británica y de la Embajada.

Durante unos cinco minutos más o menos, S.E. y los Príncipes sostuvieron una breve charla. A las 9.35 horas de ese viernes, se dio la orden de salida para el tren especial con rumbo al Sur.

Noticias de Temuco señalaron hubo gran entusiasmo en la ciudad por presenciar el paso del Príncipe de Gales y de su hermano, el Príncipe George. Para ello concurrieron a la estación las brigadas de scouts, las colectividades obreras y deportivas y bandas de músicos. Los scouts les hicieron entrega de un ramo de flores. Lo mismo sucedería en las detenciones realizadas en La Unión, Río Bueno y Valdivia.

El sábado 28, a eso de las 10.30 hrs, el avión Sikorsky de la Fuerza Aérea Nacional trasladaba a S.E. El Presidente de la República y su señora, hasta el fundo Santa Rita en Talca. En la aeronave los acompañaba el Subsecretario Comandante Arturo Merino, quien después de dejar a los pasajeros,

continuó su viaje a Centinela en Puerto Octay, con el fin de conducir a su bordo a los príncipes británicos y dejarlos en Peulla, en el Lago de Todos los Santos.

Por la tarde del sábado, los Príncipes británicos habían llegado a Osorno a eso de las 18.10 horas. En la estación se encontraban esperando la llegada del tren, el Gobernador Francisco Lopetegui, el Alcalde, demás autoridades de la ciudad y numeroso público. Inmediatamente de los saludos de estilo, los príncipes se subieron a un automóvil que los llevaría a Octay, a orillas del Lago Llanquihue. Acompañaron a SS. AA. RR., en su automóvil, el Ministro de Marina, Contraalmirante von Schroeders, y el Gobernador de Osorno, señor Lopetegui. Los demás miembros de la comitiva ocuparon otros autos. El público aglomerado en los alrededores de la estación y en las calles que dan salida a la ciudad, ovacionó a los príncipes.

A eso de las 19.30 horas, la comitiva llegó a Puerto Octay, y tomó ahí inmediatamente un vapor que los llevó a Centinela, donde, las sociedades obreras y deportivas se prepararon para concurrir a esperar a los príncipes británicos y tributarles un homenaje. Para ello, se había designado a los dirigentes obreros señores Aristeo Casas, Luis Mancilla y Juan Espanza, para que se acerquen a SS. AA. RR. y les presenten sus respetos y les ofrecieran una cena, a la cual asistieron las autoridades del departamento.

Los príncipes comerán el sábado 28 de febrero en La Casona<sup>11</sup> de Centinela, mismo lugar donde también pernoctarán. Para amenizar el encuentro, había llegado la banda del Regimiento "Caupolicán" de Valdivia, que tocará en la comida. Viene a cargo el ayudante de la unidad, teniente don Carlos Silva Menares.

Uno de los acontecimientos más penosos que registra la historia de la navegación lacustre en el Lago Llanquihue, sucedería aquella noche. Todo ocurrió cuando los músicos que habían amenizado las actividades preparadas en la residencia, éstas culminaran antes de tiempo, por razones de salud del Príncipe.

Ante lo sucedido y dado lo tarde y fría que estaba la noche, los músicos decidieron regresar anticipadamente a Puerto Octay, mientras que el príncipe era trasladado hasta el hospital local. La pequeña embarcación "Moewe" que transportaba a la banda militar del Regimiento, lamentablemente impactaría con el Vapor "Chile" justo al frente a la bahía de Puerto Octay. Doce músicos fallecidos, más el maquinista de la embarcación, serían el penoso resultado de esta horrible colisión.

Todo el lamentable accidente había ocurrido alrededor de las 22.00 horas de una oscura noche de verano, cuando mientras navegaba la pequeña embarcación hacia Puerto Octay, quiso el destino que el Vapor "Chile" se trasladara en dirección contraria, rumbo a Centinela. A la salida de la bahía, los pasajeros de la lancha fueron encandilados con las potentes luces del reflector del vapor, sin que éste pudiera percibir la presencia y cercanía de la lancha. La hélice del vapor succionó algunos de los cuerpos de los músicos, los cuales son mutilados; mientras otros, trataron de nadar desorientados hacia la orilla, pero debido al pánico, lo hicieron en dirección contraria siendo atrapados por las frías aguas del lago.

---

<sup>11</sup> En aquellos años esta residencia pertenecía a un grupo de connotados personeros públicos santiaguinos: Luis Izquierdo Fredes, Carlos Larraín Claro y Luis Barceló Lira. Su construcción data del año 1913 y el diseño correspondería al destacado arquitecto chileno Josué Smith Solar (1867-1938).



Mapa referencial de la zona por donde cruzaron a la Argentina



Finalmente, nuestras ilustres visitas, los entonces Edward de Windsor, Príncipe de Gales y su hermano George, Duque de Kent, dejarían Chile, el domingo 1º de marzo para dirigirse vía el paso fronterizo Vicente Pérez Rosales de Bariloche, locación turística a eso de las 17.10 horas, desde donde prosiguieron su periplo hacia Buenos Aires, en donde participarían de *La gran Exposición Británica de Artes e Industrias* que inauguraría S. A. R. el Príncipe de Gales.

A la capital argentina, llegaron el 5 de marzo, siendo agasajados por las autoridades y la sociedad bonaerense. Días más tarde se dirigieron a Montevideo para desde ahí, regresar a Inglaterra.



Diario La Nación, 2 de marzo de 1931

Viajando en auto, poco después de las cinco de la tarde, los Príncipes arribaban a Bariloche. Sus Altezas venían acompañadas por el Ministro de Marina de Chile, Contraalmirante von Schroeders y con los dos Ayudantes de Campo chilenos asignados a los ilustres visitantes. Los viajeros fueron recibidos por el Agregado Militar británico, coronel Mc Glymont en nombre del Embajador de Gran

Bretaña. El coronel presentó a los príncipes al Dr. Federico Uriburu, gobernador del Territorio de Río Negro, quien estaba encargado de darles la bienvenida en territorio argentino en nombre del Presidente Provisional, Teniente General José Felix Uriburu.

## Conclusiones

*“He hecho un viaje delicioso que me ha permitido conocer una extensa zona del territorio chileno y la eficiencia de los servicios de la Aviación Nacional”*, señaló al poco tiempo de arribar a Chile, el entonces Príncipe de Gales. Análogos conceptos, que obviamente iban más allá de la buena educación, y que reiterara en Valparaíso al descender del avión Sikorsky que lo llevó de la Capital al Puerto.

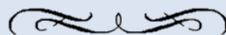
No hay duda entonces, que esta visita era histórica y políticamente relevante, el bienestar y cariño manifestado en esa grata estadía, junto a las muestras de sano respeto; ciertamente en tiempos en que nuestro país no lo estaba pasando bien, vieron en esa visita una serie de acuerdos que apoyaron y estimularon nuestro comercio exterior. En este logro, en esa imagen país, le cupo un papel importante a nuestra Fuerza Aérea. Cabe entonces recordar que, los aviones de la Línea Aérea Nacional, por aquellos días, no sólo eran parte de la defensa del Territorio, sino que al igual que hoy, eran parte importante de la conectividad nacional, manejando el transporte de correspondencia y carga del país, al igual que de personas fuere en carácter oficial como también de pasajeros corrientes, cuyo número para finales de 1931 ya pasaba de 7.000 personas en el escaso tiempo de funcionamiento.

A este se agregaba también, en numerosas ocasiones, el transporte desde Provincia a Santiago, a enfermos o accidentados graves, que, debido a la rapidez, oportunidad de polivalencia y personal bien entrenado con que contaban muchas de las aeronaves, franqueara siempre obstáculos de toda índole en beneficio del país.

## Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



## Bibliografía y Linkeografía consultada

Cuadrado Merino, Alfonso. *EL COMODORO Arturo Merino Benítez*. Editorial Antártica. Santiago, febrero de 1984.

Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago, 1950.

De Chile, Fuerza Aérea. *Revista Fuerza Aérea*. Volumen XXXIX. N°152 – Enero-Marzo de 1980. Edición especial del Cincuentenario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile.

De Chile, Fuerza Aérea. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo II.

De Chile, Club Aéreo. *Revista Chile Aéreo*. Ediciones varias 1930-1931

Universidad Diego Portales. Archivo digital Diario La Nación de Santiago. Ediciones varias febrero y marzo de 1931.

[https://www.panam.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=668:princes-fly-pan-am&catid=21:take-off](https://www.panam.org/index.php?option=com_content&view=article&id=668:princes-fly-pan-am&catid=21:take-off)

<https://www.thegazette.co.uk/Edinburgh/issue/14762/page/614/data.pdf>

<https://www.thegazette.co.uk/London/issue/33722/supplement/3628/data.pdf>

[https://es.wikipedia.org/wiki/Carlos\\_Castro\\_Ruiz](https://es.wikipedia.org/wiki/Carlos_Castro_Ruiz)

<https://historicismages.com/products/nef48734>

[https://en.wikisource.org/wiki/Page:The\\_Complete\\_Peerage\\_Ed\\_2\\_Vol\\_4.djvu/508](https://en.wikisource.org/wiki/Page:The_Complete_Peerage_Ed_2_Vol_4.djvu/508)<https://santiagochurch.org/wordpress/about-scc/a-brief-history/>

[https://www.panam.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=668:princes-fly-pan-am&catid=21:take-off](https://www.panam.org/index.php?option=com_content&view=article&id=668:princes-fly-pan-am&catid=21:take-off)

<https://tragediadellagollanquihue.webnode.cl/sobre-nosotros/>

<http://www.visitchile.cl/crucedelagos.htm>

## A 100 AÑOS DE LAS ANDANZAS DE UN AVIADOR DANÉS POR LOS CIELOS DE CHILE

El danés Julio Pedro Hansen, nacido en la lejana Copenhague el 11 de junio de 1881 llegó a Sudamérica para radicarse en Buenos Aires. Una vez allí ingresó a la escuela de vuelo de San Fernando, establecida en 1919 por el norteamericano Lawrence Leon, representante de la Curtiss Aeroplane and Motor Corporation, con el fin de demostrar que toda persona normal que dispusiera de un aparato moderno y un buen sistema de instrucción podía volar y gozar de ese deporte rápido y seguro.

Por ello, es que al poco tiempo de obtenido el Brevet N°165 otorgado por el Aeroclub Argentino el 08 de marzo de 1921, Pedro Hansen decidió emular a su maestro e instalarse en Santiago de Chile donde habría de llegar el 16 de febrero de 1923 posiblemente por el Ferrocarril Transandino.



*Aviador civil Julio Pedro Hansen*

Piloto Aviador N° 165

F. A. I.

Señor *J. Pedro Hansen*

Nacido en *Dinamarca* el *11 de Junio de 1881*

Profesión *Hacendado*

Rindió exámen el *8 de Marzo 1921* con aparato *Curtiss J. R. Mot. Curtiss* HP. *90*

Brevet N.º *165* extendido en *Buenos Aires* el *15 de Marzo de 1921*

*Guayacán*  
PRESIDENTE

SECRETARIO

COMISARIOS

*R. Herrera*

OBSERVACIONES

FOTOGRAFÍA

GALLARDETE

*Tiempos empleados*

*1ª Serie 7.21*

*2ª " 6.35*

*Como parte en el raid San Luis de Mar del Plata de fecha 14 de Abril de 1922, clasificandose segundo en la segunda categoría*



Firma

*J. Hansen*

RECORDS EFECTUADOS

*Fallecido en un accidente, en el Balneario Municipal, mientras se efectuaba el festival nocturno patrocinado por el Aero Club Argentino, como consecuencia de haber chocado con la antena radiotelegrafica instalada en dicho balneario - 9 de Febrero de 1924*

FECHA	LOCALIDAD	APARATO	HP.
<i>31 12 1923</i>	<i>Tronera Andes</i>	<i>Curtiss 6</i>	<i>160</i>
<i>14 3 1922</i>	<i>Clasif. 2º Raid Mar del Plata</i>		
<i>5 8 1923</i>	<i>" 2º Lanera Wieshu Wingle</i>		

Brevet de piloto de Julio Pedro Hansen (Gentileza de nuestro Miembro Correspondiente en Argentina Sr. Eloy Martín)

En declaraciones a El Mercurio señaló *“Como ustedes saben – nos dice – mi venida a Chile no obedece sino a instalar en este país, como ya lo hemos hecho en Brasil y Argentina, escuelas civiles de aviación.*

*He traído para este objeto dos aparatos, uno de los cuales está en Valparaíso y el otro se ha incendiado ayer mientras era traído a Chile.*

*El que se encuentra en el vecino puerto es un Curtiss de 160 caballos, con el cual puedo comenzar la instrucción de pilotos y ejecutar vuelos con pasajeros mientras me llega la otra máquina, que ya la he pedido telegráficamente.*

*La instrucción de pilotos – continúa Mr. Hansen – se hará por cuatro mil pesos por alumno el cual quedará en condiciones de rendir examen para obtener el brevet de piloto internacional de aviación; este examen deberá rendirse en el Aero Club después de uno o dos meses de aprendizaje”<sup>12</sup>.*

Es del caso señalar que por entonces la aviación civil chilena estaba reducida a los escasos vuelos que podía realizar Clodomiro Figueroa, por lo que la Escuela de Aviación Civil creada por Hansen causó un profundo impacto entre los entusiastas de la aviación.



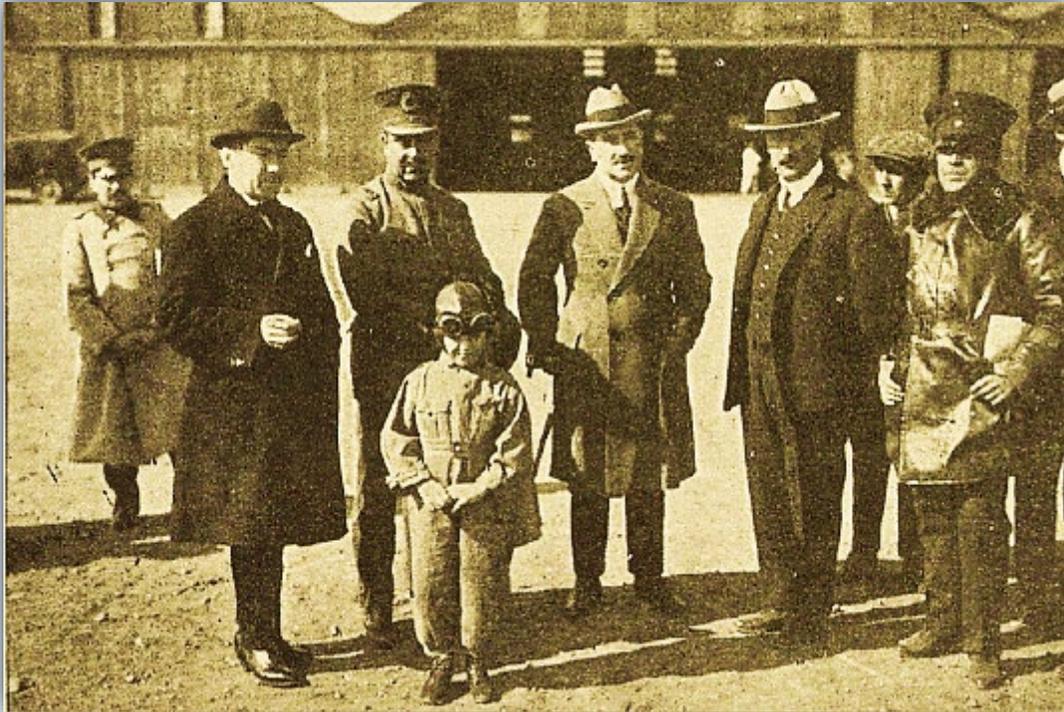
*La Nación, 18 de febrero de 1923*

Pocos días después, a las tres de la tarde del lunes 26 Hansen despegó del “Sporting Club” de Viña del Mar, en el biplano Curtiss Oriole, triplaza de 160 hp que traía consigo y que recién había terminado de armar, trayendo de pasajeros a Emilio Etchegaray y a su mecánico J. Hickling, para aterrizar en El Bosque cuarenta minutos después.

Allí fue recibido por los oficiales pilotos, quienes lo felicitaron por su feliz vuelo, y los socios del Aero Club, Federico Helfmann, Francisco Ossa y Juan Maluenda, quienes lo saludaron en nombre de la institución. Una vez en el Casino de Oficiales en donde se le ofreció una pequeña recepción, hizo algunos comentarios sobre el viaje y la máquina empleada en el vuelo. Momentos después visitó en su casa al Inspector de Aviación, general Luis Contreras Sotomayor, a presentarle sus respetos, quien le manifestó su agrado por la creación de la Escuela de Aviación Civil ofreciéndole todas las facilidades

<sup>12</sup> El Mercurio, domingo 18 de febrero, 1923

para su funcionamiento, a cuya apertura en la próxima semana asistiría el Presidente de la República, el Ministro de la Guerra, junto a otras autoridades civiles y militares.



*De izquierda a derecha: n/i, general Luis Contreras Sotomayor, subsecretario de Guerra Agustín Vigorena, Pedro Hansen, el director de la Escuela de Aeronáutica Militar, capitán Diego Aracena; el niño es hijo de Hansen y lo ha acompañado en varios de sus vuelos.*

Mientras tanto, las solicitudes de admisión para el primer curso se estaban recibiendo de 4 a 6 y media de la tarde en la sede del Aero Club de Chile, ubicada en la Plaza de Armas, en los altos de la Liga Patriótica Militar. Tenía un valor de \$ 4.000 pagaderos la mitad al contado y el resto después de cuatro horas de vuelo, de las 8 horas que comprendía la instrucción, las que se verificaban en dos y medio meses, según la disponibilidad de tiempo del alumno. El curso comprendía instrucción práctica hasta dejar al alumno en condiciones de rendir su examen para optar al brevet internacional del Aero Club de Chile.

La fecha de inicio del primer curso era un tanto incierto habida cuenta que el biplano de instrucción que venía para la escuela, se incendió en el tren que lo traía de Mendoza a Los Andes, por lo que había tenido que solicitar el envío de uno nuevo a la fábrica en Estados Unidos, el que ya se encontraba próximo arribo.

El 16 de marzo Hansen volvió a efectuar un interesante vuelo. A las tres de esa tarde abordaron el Oriole, Alfonso Gutiérrez, subgerente del Banco Español de Chile, y Carlos Vildósola, jefe de la sucursal Estación de dicha institución, quienes se dirigían a Valparaíso en viaje de negocios. Es del caso destacar que el viaje de Gutiérrez y Vildósola, fue el primer vuelo en el país por hombres de negocios y con fines puramente comerciales, aterrizando los viajeros en la cancha del Valparaíso

Sporting Club, a las 3.40 de la tarde. Para el regreso, a las 4:30 pm. Hansen trajo al abogado porteño Carlos Ward y su esposa, en la que puede ser considerada la primera operación netamente aerocomercial registrada en Chile.



*Hansen instantes previos a su vuelo a Valparaíso en compañía de oficiales de la Escuela, uno de los pasajeros y su hijo.*



El aviador señor J. Pedro Hansen, momentos después de realizar un vuelo con el señor Federico Helfmann. Está acompañado de los señores Carlos Orrego, Juan A. Maluenda y su mecánico, señor J. Hickling.

*Revista Los Sports. 23 de marzo de 1923*

Hansen por su parte se manifestó muy conforme con lo realizado declarando que muy pronto podría establecer un servicio regular entre Santiago y Valparaíso, con un avión para doce pasajeros, que podría llegar próximamente, proyecto para el que ya tenía visto un campo de aterrizaje en Peñuelas, de más o menos 10 hectáreas desde y hasta donde los pasajeros serían transportados en buses de la empresa hacia la Estación del Puerto, viaje que tomaría aproximadamente diez minutos. El valor del pasaje aéreo lo estimaba en una cifra inferior a cien pesos.

Promediando marzo la Escuela Civil de Aviación entró en funcionamiento en El Bosque, en las horas que la aviación militar no tuviera actividades de vuelo, con el Oriole a la espera que llegara el nuevo biplano, un Curtiss JN-4 "Jenny" de 90 hp. El primer grupo estuvo integrado por Federico Helfmann, Emilio Etchegaray y Salvador Sanfuentes, quienes tan pronto iniciaron sus clases encargaron sus propios aparatos Curtiss JN-4 de 90 HP de modo que al recibirlos estuvieran en condiciones de pilotarlos.

El sábado 31 de marzo Federico Helfmann, Emilio Etchegaray y Pedro Hansen abordaron el Oriole, y pusieron proa a la Hacienda de Aculeo, de propiedad de la familia Letelier Espínola, donde llegaron en 17 minutos de vuelo, aterrizando en uno de los potreros de la hacienda, ante la admiración de los propietarios e inquilinos, que se habían congregado en gran número a fin de saludar a los viajeros.

Después de los saludos de rigor, Hansen invitó a volar a José Letelier Espínola y a Felipe Casas Espínola, quienes correspondieron con un almuerzo campestre, regresando en la tarde a El Bosque.



*Pedro Hansen y su Curtiss Oriole en Aculeo el 31 de marzo de 1923*

Eran los primeros vuelos de turismo de la aviación civil. Hasta ese momento prácticamente todos los vuelos civiles habían tenido un carácter demostrativo o bien de espectáculos y en este rubro, como se verá más adelante, también sería un innovador.

El 19 de abril Hansen realizó un nuevo vuelo de interés. En esta oportunidad trasladó en dos horas y media de vuelo al senador por Concepción, Héctor Zañartu Prieto, a Cauquenes aterrizando en una pista preparada por el Regimiento de Infantería Valdivia para las necesidades de la Dirección del Servicio Aéreo del Ejército en un potrero de la hacienda Pirquicura, donde los esperaban la banda del regimiento, el intendente, el presidente del partido balmacedista, distinguidas damas de la zona y numeroso público, para tributarle una calurosa recepción.

El regreso fue al día siguiente ya que el sábado 21 a las 10 A.M. A continuación, Hansen iniciaría un servicio semanal de pasajeros y correspondencia a Valparaíso en el Oriole, para el que los interesados debían inscribirse en la Sección Deportes de El Mercurio y pagar los 187 pesos 50 centavos que costaba el pasaje.

Con sus vuelos y su participación en los actos organizados por el Aeroclub, Hansen terminó por ganarse el respeto, admiración y amistad de los santiaguinos aunque le faltaba el broche de oro. Este llegó en la mañana del sábado 12 mayo en El Bosque donde tuvo lugar el examen de los pilotos civiles, Emilio Etchegaray y Federico Helfmann.

Aproximadamente a las 9:30 de la mañana llegaron ambos alumnos, el ministro de Guerra, Jorge Andrés Guerra acompañado por su ayudante, capitán Portales; el Inspector General de Aeronáutica, general Luis Contreras Sotomayor, la directiva del Aero Club y público interesado en presenciar el desarrollo del examen práctico.

El director de la Escuela de Aeronáutica Militar, capitán Diego Aracena, fue el encargado de tomarles el examen teórico que tras responderle las diversas preguntas que les formuló, fueron sometidos a las pruebas de volación.

El primero en tomar colocación en el Curtiss fue Helfmann, quien efectuó cinco ochos, dos aterrizajes y una prueba a dos mil metros de altura y a continuación Etchegaray repitió las pruebas.

Al aterrizar los nuevos pilotos fueron felicitados por el ministro quien les expresó que *“el sacrificio por ellos realizado, al invertir una suma subida para aprender el arte de volar, debía constituir un ejemplo para todos aquellos jóvenes que están en condiciones de hacer estas inversiones y cuyos conocimientos serían útiles a la patria en cualquier momento,”* extendiendo sus felicitaciones al instructor Pedro Hansen.

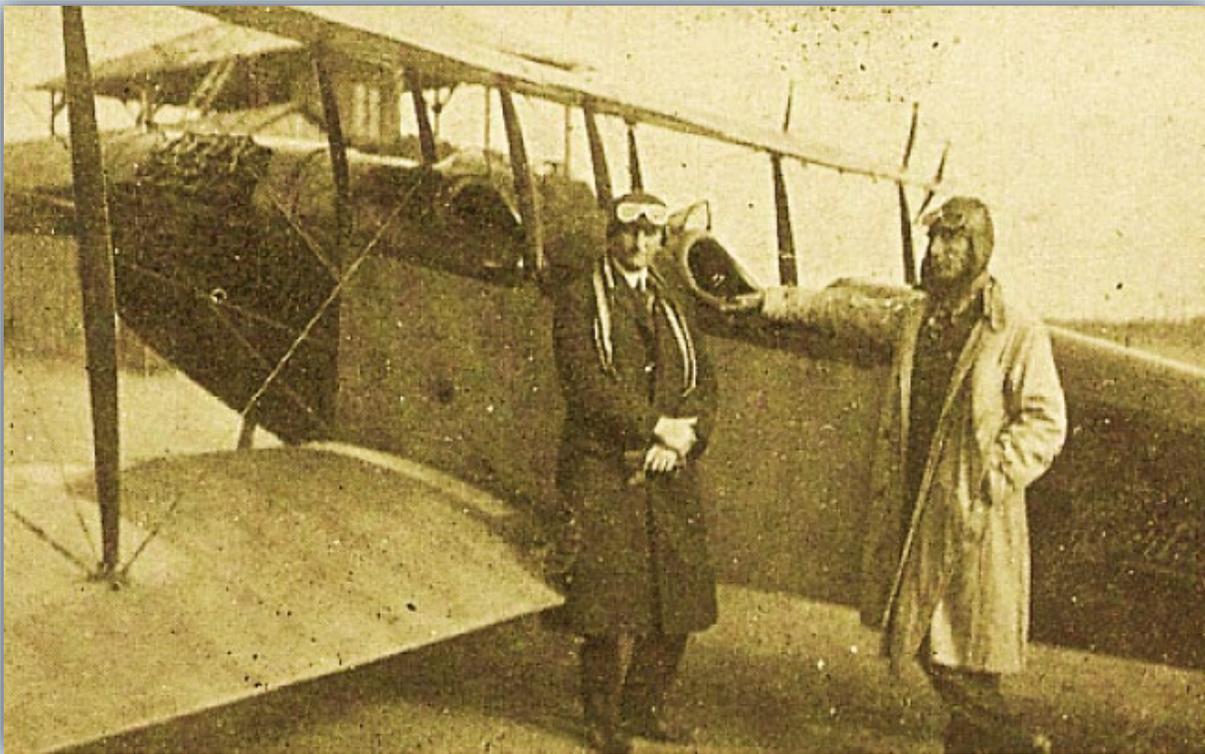
En una improvisada conferencia de prensa, Hansen señaló que *“Una escuela de aviación civil, es el necesario complemento que en todo país tiene la aviación militar. Por razones fáciles de comprender, hay cientos de personas que desean conocer el manejo de un avión, pero los planteles militares de enseñanza aeronáutica, tienen una cabida relativamente pequeña, y no pueden permitir la intromisión dentro de sus cursos de personas ajenas a la disciplina militar y a la responsabilidad que de ella puede derivarse.*

*De ahí que se hayan establecido en casi la totalidad de los países más adelantados estas escuelas, con un éxito enorme y que se comprende, si se estudian las perspectivas futuras de la aviación comercial.”*

*Agregando que “Chile es uno de los países en que más se necesita de este factor de progreso, por, el mal estado de sus caminos y las largas distancias, pero al mismo tiempo se hace más difícil por la falta casi absoluta de canchas de aterrizaje y lo montañoso de su territorio”.*

*Para terminar reafirmando que “Un aviador civil es una enorme fuerza para el país, en caso de guerra, y al mismo tiempo, personalmente, quien ha sabido aprender a volar, ha tenido una lección de carácter y voluntad que le es utilísima en la vida; esto, descontando el inmenso placer deportivo que significa el estudio de la aviación”.*

Asimismo, el general Luis Contreras Sotomayor expresó que él veía con sumo agrado las iniciativas de Hansen para fomentar la aviación civil en Chile y que él las apoyaría por estar la aviación civil muy ligada a la militar.



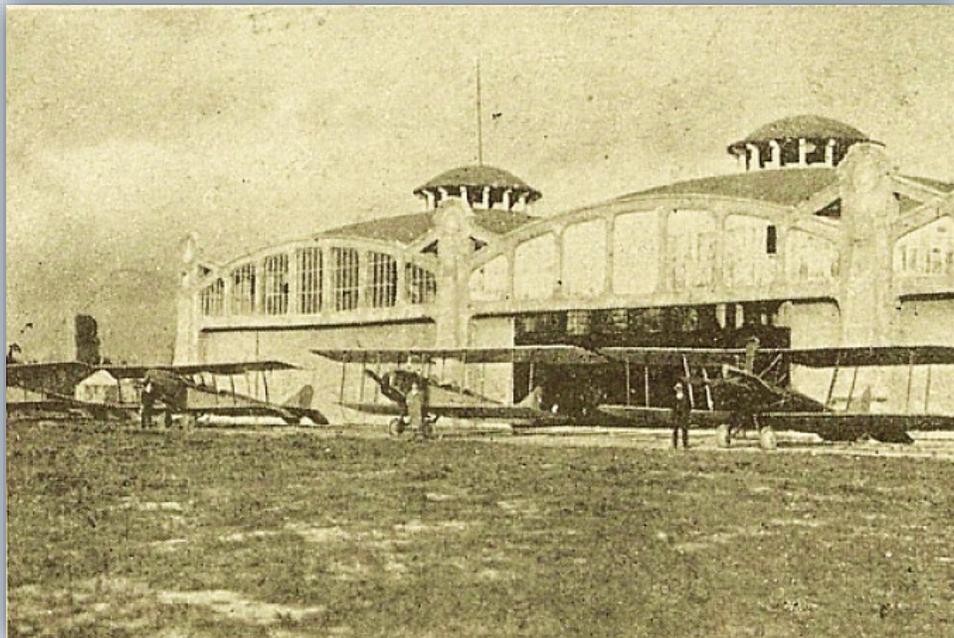
***Federico Helfmann y Emilio Etchegaray, junto al Curtiss JN-4 en el que rindieron su examen.***

A los pocos días Hansen viajaría a Buenos Aires dejando en El Bosque sus aviones Curtiss JN-4 y el Oriole. En el intertanto, Federico Helfmann sería elegido presidente del Aeroclub de Chile.

De regreso al país, Hansen se hizo acompañar por el aviador argentino y compañero de promoción curso en la escuela Curtiss, Francisco Christensen junto a quien viviría una nueva aventura el 23 de octubre.

Pocos días antes habían viajado en el Oriole a Los Andes para armar y traer en vuelo el Curtiss JN-4 importado para Etchegaray. Durante el trayecto de regreso a la altura de la cuesta de Chacabuco ambos pilotos fueron sorprendidos por una tormenta que se desencadenó a eso de las 5pm, la que Hansen logró pasar por un claro en las nubes y seguir a El Bosque donde aterrizó sin problemas, no así Christensen, que se vio envuelto en una nube que lo desorientó y que le descargó una fuerte granizada. Desconocedor de la topografía del terreno, pues acababa de llegar de Argentina, e imposibilitado de ver la ruta debido a las nubes en que se hallaba envuelto, Christensen decidió buscar un lugar donde aterrizar para capear el temporal, consiguiendo hacerlo felizmente en el potrero de un fundo cercano a La Calera.

A continuación, Pedro Hansen fue protagonista de una demostración acrobática nunca antes vista en el país.



*El Curtiss Oriole, primero a la derecha  
y los dos JN-4 adquiridos por Etchegaray y Helfmann en El Bosque.*

Posiblemente junto con el piloto danés llegó a Chile procedente de Argentina, el joven acróbata alemán Eugen Geberth para efectuar un gran espectáculo preparado por el Aero Club de Chile, en el que se esperaba tomaran parte varios pilotos civiles y militares, para brindar un espectáculo en el que la estrella sería el acróbata alemán caminando sobre las alas del Curtiss JN-4 de la Escuela Curtiss o bien descolgándose por una escala de cuerdas en pleno vuelo.

Eugen Geberth que se jugaba la vida en cada una de sus actuaciones, era un joven de 24 años de edad que desde su infancia había vivido entre aviones llevado por su vocación aeronáutica. De rostro fino,

alta estatura y de constitución delgada parecía más bien un hombre que se movía entre salones sociales y no colgando de un avión en un trapecio, sin mostrar ninguna señal de los riesgos que corría en cada espectáculo. Se había iniciado como piloto, pero cuando el vuelo común y corriente ya no le satisfizo, Geberth pasó a la acrobacia hecha con el avión y luego a tentar suerte realizando primero un paseo breve sobre el ala inferior de la máquina, lenta y cautelosamente hasta llegar al extremo del ala y regresar a su asiento. Fue su primer éxito.

A continuación, vino su primera tentativa sobre una escalera de cuerdas, colgando del avión. Un descenso lento por sus peldaños, limitándose a sentarse en ellos y repitiendo la prueba una y otra vez, hasta lograr ejecutar toda clase de piruetas, incluyendo la más difícil de sentarse sobre el ala superior del aeroplano y afirmarse con las manos en el borde de ataque mientras el piloto el piloto efectuaba un looping. Como es de suponer, cuando sus padres que vivían en Alemania, se enteraron de las primeras experiencias acrobáticas de su hijo, les causó una gran impresión y angustia, pero terminaron por aceptarlo al verlo ejecutar las pruebas con seguridad y sangre fría y no se opusieron al juvenil sueño de llegar a trabajar en los Estados Unidos filmando películas con sus acrobacias.



*Geberth rodeado por sus admiradoras en el Hipódromo Chile.*

Antes de cada exhibición, se entrenaba a más de mil metros de altura porque afirmaba, era menos peligroso que cerca de la tierra. *“En caso de un accidente o desequilibrio de un avión, éste alcanza a tomar su posición antes de llegar al suelo”*.

Contaba que “una vez que efectuaba la prueba de la escalera, llegó hasta el último peldaño y se colgó de él con ambas manos. Dio una vuelta en esa forma a escasa altura, unos ciento cincuenta metros del suelo, y cuando quiso abandonar esa posición para subir y volver a su asiento, sintió que sus músculos no lo obedecían, no tenía fuerzas. Tal vez por el entrenamiento anterior excesivo, sentía un desgaste físico total y se encontraba allí colgando a esa altura y con la imposibilidad de recuperar su asiento en el avión. Hizo esfuerzos inútilmente y su fuerza no respondió. Entonces el piloto que manejaba, debió darse cuenta y empezó a descender lentamente, y cuando se encontró como a siete metros del suelo, Geberth se dejó caer. Todo el mundo alarmado fue corriendo hacia él, esperando encontrar una masa informe en el suelo, pero Geberth estaba de pie, fumándose un cigarro”<sup>13</sup>.

Confiaba plenamente en Hansen y su Curtiss JN-4, un notable biplano construido por miles para el entrenamiento de los pilotos norteamericanos de la Primera Guerra mundial y que por esos días se había constituido en la columna vertebral de la aviación deportiva y el preferido de los acróbatas y de los pilotos de los circos volantes estadounidenses.

A comienzos de noviembre, Geberth y Hansen realizaron los primeros ensayos sobre El Bosque antes de su presentación pública anunciada para el 10 de noviembre en el Hipódromo Chile.

**GRAN FESTIVAL de Aviación EN SANTIAGO**  
 Hoy sábado 10 de noviembre, a las 3 P. M., en el Hipódromo Chile 1923

**PROGRAMA**

3 P. M.—Vuelos de exhibición por el piloto J. P. Hansen y otros.

3½ P. M.—El famoso acróbata E. Geberth hará arriesgadas pruebas sobre el aeroplano en vuelo gobernado por J. P. Hansen.

4 P. M.—Se llevará a efecto la RIFA DE LOS VUELOS GRATIS, que se sortearán entre los espectadores.

4½ P. M.—LA ESCALA DE LA MUERTE: E. Geberth presentará notables pruebas de acrobacia, ejecutadas en una escala de cuerda que cuelga del aeroplano en vuelo sobre la cancha.

Después de esta prueba se llevarán a efecto los vuelos con pasajeros, llevando a los espectadores cuyos boletos hayan salido favorecidos.

**ESPECTACULO NUEVO EN CHILE**  
 HABRA SERVICIO ESPECIAL DE TRANVIAS

**El piloto J. P. Hansen y el acróbata Geberth ejecutarán espeluznantes pruebas de alta acrobacia aérea**  
**APROVECHE ESTA OPORTUNIDAD, QUE NO SE VOLVERA A PRESENTAR**

**Habrà servicio especial de auto-ómnibus hasta las puertas del Hipódromo, en las siguientes líneas:**

- 1.º Plaza Argentina, por Alameda, Estado, 21 de Mayo, Independencia, Hipódromo.
- 2.º El mismo recorrido de la anterior, partiendo de Plaza Italia.
- 3.º Avenida Matía esquina de Arturo Prat (frente al kiosko), recorrido: Arturo Prat, Estado, 21 de Mayo, Independencia, Hipódromo.
- 4.º Compañía esquina de Chacabuco, frente a la Posta N.º 3 de la Asistencia Pública, recorrido: Compañía, 21 de Mayo, Independencia, Hipódromo.
- 5.º Plaza de Armas esquina de Estado, recorrido: 21 de Mayo, Independencia, Hipódromo.

Este servicio empezará a la 1 P. M., y durará hasta la terminación de la fiesta. Precio del pasaje: 60 CENTAVOS.

**Servicio de tranvías hasta la cancha con tarifa sencilla**

Para evitar aglomeraciones en las boleterías del Hipódromo, se ruega al público adquirir sus entradas en los siguientes locales:

<b>CIGARRERIAS UNIDAS:</b>	Local N.º 10 Alameda N.º 277.
Local N.º 1 Huérfanos N.º 927.	Local N.º 21 Puente N.º 610.
Local N.º 2 Bandera N.º 806.	Local N.º 22 Providencia N.º 1305.
Local N.º 3 Huérfanos N.º 1054.	Local N.º 24 Alameda frente a Bandera, kiosko.
Local N.º 5 Bandera N.º 701.	Local N.º 12 San Pablo N.º 1285.
Local N.º 6 Bandera N.º 898.	<b>Cigarrería Pullman Bar</b>
Local N.º 9 San Antonio N.º 890.	Local: Bandera N.º 168.
Local N.º 10 Exposición N.º 8.	GRIMM Y KERN: Alameda esq. Moneda.
Local N.º 15 Bandera N.º 892.	RICHMOND BAR: Huérfanos N.º 1086.
Local N.º 18 Bandera N.º 292.	

Estas boleterías permanecerán abiertas hasta las 11 A. M.  
 Después de esta hora, se expendrán las entradas en las boleterías del Hipódromo Chile.

**PRECIOS DE LAS LOCALIDADES:**

**PRIMERA . . . \$ 10.00**  
**SEGUNDA . . . \$ 3.00**

**SE SORTEARA ENTRE LOS ASISTENTES 50 VUELOS GRATIS**

<sup>13</sup> Revista Zig-Zag, 17 de noviembre de 1923

Tal como estaba anunciado, el festival se inició a las 3 de la tarde ante las galerías del Hipódromo Chile colmadas de público, no así las tribunas, donde había una escasa concurrencia destacando entre los asistentes a los miembros del Aero Club de Chile acompañados de sus familias, que pudieron disfrutar de dos orquestas que amenizaban la espera.

A esa hora se escuchó el ruido de un aeroplano que se aproximaba desde el sur a regular altura en demanda de la pista de aterrizaje. El JN-4 dio dos vueltas sobre el hipódromo a muy baja altura, a pocos metros de las galerías y tribunas, pareciendo que iba a aterrizar sobre la pista de carreras, para luego elevarse majestuosamente haciendo nuevos y peligrosos virajes hasta alcanzar unos ochocientos metros e iniciar una serie de ocho *"loopings the loop"*, mientras los espectadores aplaudían la pericia del piloto.

Luego Hansen dio cuatro vueltas en tirabuzón, descendiendo vertiginosamente, para salir en el momento oportuno a gran velocidad en dirección a las tribunas, frente a las cuales pasó casi rozando los aleros para saludar a la concurrencia. Habían transcurrido veinte minutos de vuelo cuando el Curtiss tocó tierra.



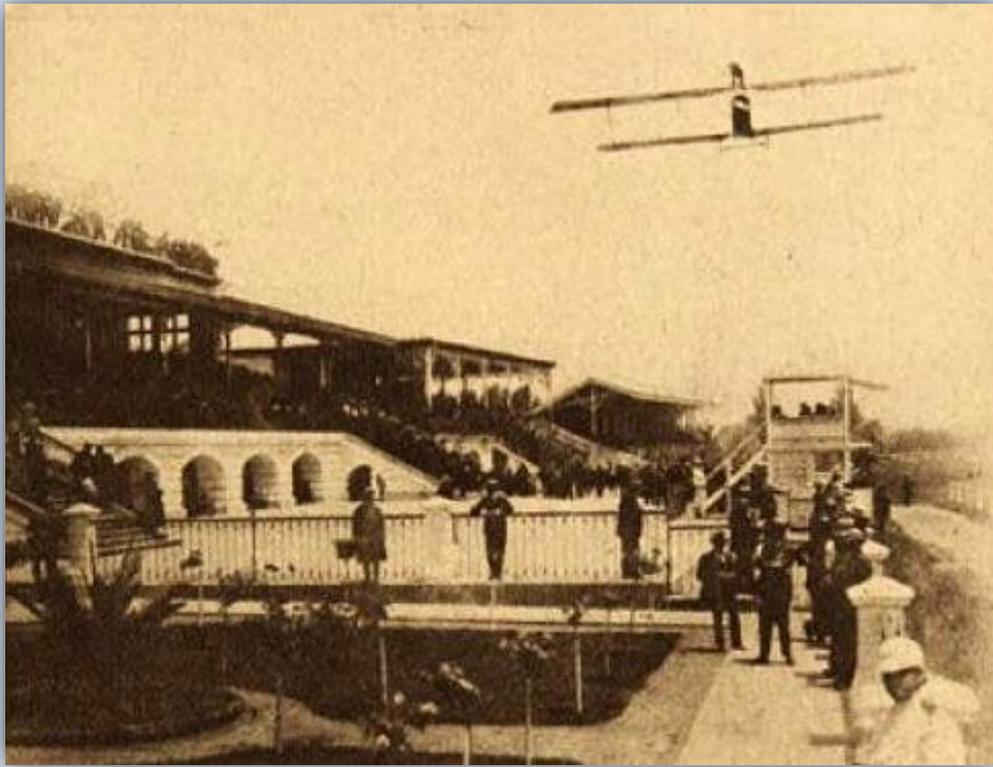
***Pedro Hansen y Eugen Geberth***



*Geberth ensayando su rutina sobre El Bosque*

Instantes después, Hansen volvió a despegar llevando a Geberth a su arriesgada rutina de caminar sobre el ala inferior hasta su extremo donde se mantuvo afirmado en un pie y una mano mientras el avión ejecutaba diversas maniobras y virajes.

Luego el acróbata adoptó una posición más electrizante aún, parado en el borde de ataque, afirmado con la nuca en el del ala superior y ambos brazos extendidos en cruz, culminando con su descuelgue hasta el final de una escalera de cuerdas utilizando el último travesañ a modo de un trapecista circense para sus piruetas.



**Pedro Hansen y Eugen Geberth durante su actuación en el Hipódromo Chile el 10 de noviembre de 1923**

Una vez en tierra Geberth se disculpó por no haber podido completar la rutina del trapecio por la turbulencia y la fuerza del viento reinante que imprimieron movimientos violentos a la escala *“y hube de desarrollar el máximo de mis energías para evitar un percance”*.

El acto continuó con un par de vuelos con pasajeros tras los cuales Geberth abordó nuevamente con la intención de efectuar el número culminante del looping. Pero cuando comenzaba a tomar altura al despegar, falló el motor y Hansen se vio obligado a un aterrizaje forzoso sobre el techo de una modesta casa en Santa María 53 en la que se encontraban Ana Contador y Ester Aránguiz con un lactante en los brazos salvando milagrosamente indemnes, al igual que ambos aviadores que pudieron bajar del techo de la casa por las ramas de un sauce.

Un par de semanas más tarde Pedro Hansen volvería a anotarse un resonante triunfo. El 18 de noviembre se dirigió a Concepción con un pasajero en el Oriole empleando tres horas y media en el trayecto, para regresar al día siguiente faltando diez minutos para las cinco de la mañana y aterrizar en la Escuela de Aeronáutica Militar a las 7.55 AM, habiendo empleado tres horas cinco minutos en el trayecto y completado el raid más largo sin aterrizaje intermedio que se ha hubiera hecho en el país.

Pese a tan notables éxitos, una noticia ensombreció el futuro de la Curtiss en el país. Previo a su partida a Buenos Aires pocos meses antes, Hansen había declarado a la prensa capitalina que *“Chile es uno de los países en que más se necesita de la navegación aérea por el mal estado de sus caminos y las largas distancias, pero al mismo tiempo se hace más difícil por la falta casi absoluta de canchas de aterrizaje y lo montañoso de su territorio. Sin embargo, en el informe que daré ahora, cuando vaya a*

*Buenos Aires, creo que un tiempo más habrá el margen suficiente para la instalación de servicios permanentes de aviones para pasajeros”.*

Sin duda que el danés tenía en mente la instalación de los servicios aerocomerciales con aviones Curtiss, pero el industrial francés radicado en Valparaíso, Louis Testart se le adelantó, consiguiendo que el Senado le diera su aprobación a su solicitud por la concesión para la explotación de un servicio aerpostal entre Iquique, Concepción e intermedios y entre Valparaíso y Santiago.

Con esta autorización el Gobierno le entregó al concesionario el monopolio del comercio aéreo en Chile, lo que debió ser un duro revés para Hansen que decidió partir a Buenos Aires piloteando esta vez su Curtiss Oriole, con el propósito de demostrar la factibilidad de la aeronavegación comercial entre Santiago y Buenos Aires.

Habiendo hecho los estudios del caso, a las 4:20 de la mañana del 31 de diciembre de 1923, Pedro Hansen tomó asiento en la cabina de su Curtiss Oriole de 180 HP en El Bosque, iniciando la primera travesía andina emprendida por un aviador danés, inscribiendo a su lejana Dinamarca detrás de Italia y Francia en conseguirlo.

Tras él partían para acompañarlo hasta los primeros contrafuertes andinos, Federico Helfmann y Emilio Etchegaray piloteando sus Curtiss JN-4, llevando a Salvador Sanfuentes y al teniente Marcial Arredondo respectivamente de pasajeros. Cumplida la misión ambos escoltas regresaron a la Escuela de Aeronáutica Militar en la que aterrizaron poco después de las seis.

El viaje de Hansen fue seguido por los diarios santiaguinos que dieron cuenta del progreso del vuelo en las pizarras. A las 6.05 am. llegó pasó por Las Vacas; a las 6.50 am. aterrizó en Los Tamarindos, de donde se reaprovisionó y salió a las 8.30 am., en demanda de Villa Mercedes.

Lo vieron pasar por San Martín a las 9; por La Paz a las 9.25; por Pencoso a las 9.55 horas. A las 11.05 pasó por Villa Mercedes sin aterrizar, habiéndose divisado en la estación de Justo Daract, a las 11.55 antes de tener que aterrizar bruscamente en General Lavalle, a 500 kilómetros de Buenos Aires, a las 13.30 hora argentina, a causa de un fuerte viento contrario, esperándose que continuaría al día siguiente a la capital transandina.

Si bien el viento retrasó su espectacular llegada a la capital rioplatense, igualmente pudo entregar la segunda valija con correspondencia, autorizada por el Correo de Chile después de la de Antonio Locatelli, en la que había una carta dirigida por el presidente del Aeroclub de Chile, Federico Helfmann, a su par argentino Jorge A. Mitre, en la que le expresaba:

*“Que sea por mano del distinguido piloto don J.P. Hansen, formado en esa gran Nación, el conducto por el cual la institución que tengo la honra de presidir envíe su cordial saludo a esa prestigiosa y progresiva colectividad y un voto muy sincero por la ventura personal de usted. Hoy, que es el último día del año y que ha de ser el mismo en el cual usted reciba este mensaje de salutación, hagamos votos en conjunto por el progreso de este noble Sport en que estamos empeñados y que el raid del señor Hansen sea el prelude para el año venidero de los raids comerciales entre esa gran capital y Santiago, en forma de acercarnos como dos hermanos que luchan por la misma causa”.*

Desgraciadamente la vida de este notable aviador llegó a su fin la noche del 09 de febrero de 1924, mientras participaba en un festival aéreo nocturno a beneficio de la Asistencia Pública de Buenos Aires, al estrellarse con su Curtiss 17 Oriole K-6 contra un mástil del Servicio de Telecomunicaciones Naval cuando se aprestaba a aterrizar en las inmediaciones del Balneario Municipal.

## EL AVIADOR HANSEN PERECE TRAGICAMENTE EN BUENOS AIRES

Encuentra la muerte participando en un festival aéreo

Recorte del Diario La Nación, domingo 10 de febrero de 1924

Si bien efímero, el paso de Julio Pedro Hansen por la aviación civil chilena, fue fecundo y mientras en Buenos Aires, los restos del malogrado aviador danés eran sepultados en el cementerio de Tandil, en Santiago, el conocimiento de la trágica noticia provocó sinceras muestras de pesar entre quienes le habían conocido y algunas recriminaciones por la prensa que reconocía que *“La aviación comercial en Chile debe ya mucho al piloto Hansen. Él ha sido el iniciador de muchas iniciativas —que hoy se ven amagadas por la concesión discutible — ha trabajado por inculcar en el ánimo público que un avión, lejos de constituir un peligro para nadie, es un elemento de indispensable utilidad en todo país civilizado”*.<sup>14</sup>



<sup>14</sup> Los Sports 4 de enero de 1924.



*Emilio Etchegaray, Pedro Hansen y Federico Helfmann en El Bosque antes de partir a Buenos Aires*



*Sepultura de Julio Pedro Hansen en el cementerio de Tandil  
(Fotografías gentileza del Comodoro FAA Daniel Picatto)*

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



**Fuentes consultadas:**

Flores Álvarez, Enrique

Historia Aeronáutica de Chile

Santiago 1950

Biedma Recalde, Antonio María

Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina

Buenos Aires 1969

Archivo Diario La Nación de Santiago

Universidad Diego Portales

Gaceta de la Aviación N°47. Noviembre de 2021

Academia de la Historia Aeronáutica del Uruguay

Colección de recortes de prensa 1910 – 1960.

Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Archivos varios del Autor

## 85 ANIVERSARIO DE LA TRAGEDIA DE ITACUMBÚ

*El Ejército Argentino, empeñado en cicatrizar una herida que no cierra, a pesar del tiempo y el trabajo que los absorbe, ha venido a este pedazo de suelo hermano, para derramar lágrimas de renovado dolor y a perpetrar de forma tangible e imperecedera la amargura que dejó en su espíritu la muerte de ocho soldados queridos y un civil que les acompañaba mientras regresaban de sus actividades habituales, después de haber cumplido su deber en un rito memorable de paz y concordia americana.*

*Fragmento del discurso pronunciado por el General Márquez en la inauguración del monumento, 9 de enero de 1939*<sup>15</sup>

### **Antecedentes**

Luego de un análisis de pre factibilidad realizado por la Comisión Mixta Argentino-Brasileña donde se analizaron los pasos de Alvear, Itaquí, Santo Tomé, São Borja y Paso de los Libres con la finalidad de construir un puente que uniera ambos países.

Como resultado de estas gestiones en 1934 los presidentes Agustín Pedro Justo (1876-1943) y Getúlio Dornelles Vargas (1882-1954) suscribieron un acuerdo entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil para construir un puente ferro-vial sobre el río Uruguay que uniese las localidades de Paso de los Libres y Uruguayana.

Las obras se realizaron desde ambas orillas entre 1942 y 1945. Para la construcción del mismo se organizaron dos grupos de trabajo. La empresa adjudicataria de las obras por parte del gobierno brasilero fue otorgada a la empresa Matheus Martins Noronha & Cía.; que fue supervisada por los ingenieros Oscar Machado da Costa y José Mauricio da Justa. El gobierno argentino encomendó las tareas a la Administración General de Vialidad Nacional y la Dirección General de Ferrocarriles del Estado. Se adjudicó la obra a la constructora Parodi & Figini. La dirección fue asumida por el ingeniero Roberto Mafía.

### **Inauguración del puente**

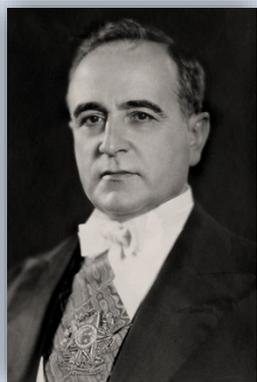
El inicio de las obras que consistió en la inauguración de sendos monolitos en ambas orillas, se llevó a cabo el 9 de enero de 1938.

El puente fue inaugurado oficialmente el 12 de octubre de 1945 y habilitado el 21 de mayo de 1947 con la presencia de los presidentes General Juan Domingo Perón (1895-1974) y Mariscal Eurico Gaspar Dutra (1883-1954). Con el tiempo fue bautizado como *Puente Internacional Agustín Pedro Justo-Getulio Vargas*.

<sup>15</sup> Revista Militar. Año 39 Nº 456. Volumen 72 Nº 1. Enero de 1939.



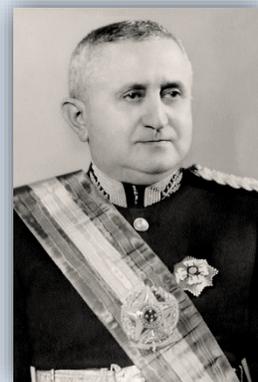
*Agustín Pedro Justo*



*Getúlio Dornelles Vargas*



*Juan Domingo Perón*



*Eurico Gaspar Dutra*

**Los presidentes Justo y Vargas en el acto de inauguración  
de las obras del puente internacional<sup>16</sup>**



<sup>16</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 2051. 22 de enero de 1938.



## Medios aéreos desplegados

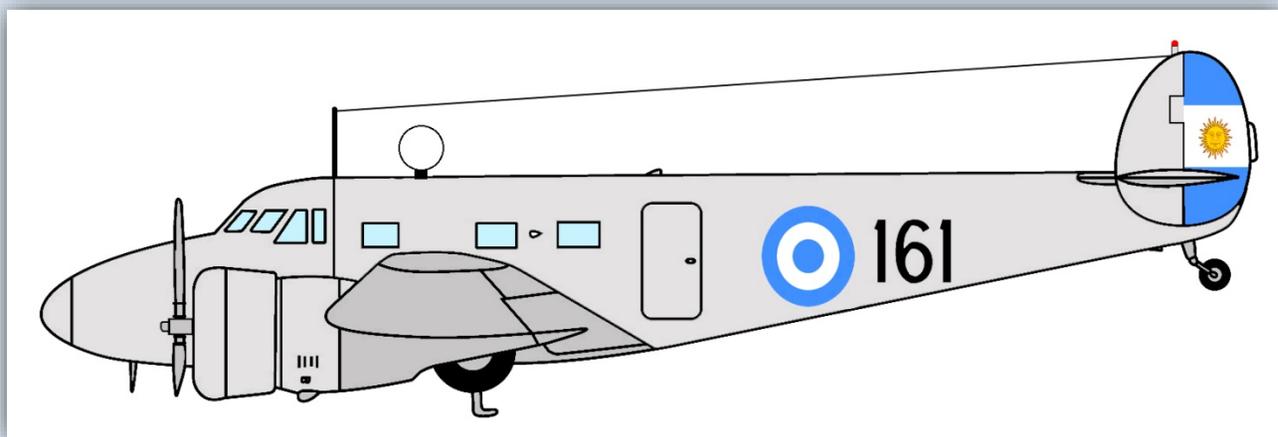
### Aviación de Ejército

El Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército organizó una escuadrilla constituida por el avión de transporte Lockheed 12B *Electra Junior* Nº 161 y una escolta constituida por seis biplanos de ataque Curtiss 68C *Hawk III* organizados en dos grupos de tres aviones que partió de El Palomar a las 6:30. Todos recientemente dados de alta en el arma de Aviación<sup>17</sup>.



*Última fotografía conocida del Lockheed 12B Nº 161 en El Palomar antes de su salida a Paso de los Libres.  
9 de enero de 1938*

<sup>17</sup> Los Curtiss 68C *Hawk III* habían sido dados de alta en la Aviación de Ejército el 10 de mayo de 1936 y asignados al Grupo Nº 1 de Caza del Regimiento Aéreo 1 (El Palomar). El Lockheed 12B había sido dado de alta el 10 de octubre de 1937 en el Regimiento Aéreo Nº 1.



*Ilustración del perfil del Lockheed 12B Electra Junior N° 161*

### **Tripulaciones**

#### **Lockheed 12B Electra Junior N° 161**

**Piloto:** Teniente coronel José Fructuoso Bergamini (Jefe del Regimiento Aéreo N° 1).

**Copiloto:** Mayor Víctor Venancio Vergani (Jefe del Grupo N° 1 de Observación).

**Radiotelegrafista:** Sargento 1º Rosa León Castillo.

**Mecánico:** Sargento Victorio Ángel Leveratto.

### **Pasajeros:**

General Agustín Pedro Justo.

Coronel Abraham Schweizer (Jefe de la Casa Militar).

Teniente Coronel Firmo Horacio Posadas (Edecán Militar).

Teniente Coronel Antonio Berardo (Jefe del Regimiento 1 de Artillería).

### **Escuadrilla Curtiss 68C Hawk III**

#### **Grupo 1**

**Curtiss 68C Hawk III:** Mayor Claudio Armando Mejía (Jefe de Escuadrilla).

**Curtiss 68C Hawk III:** Teniente Horacio Carlos Rivara.

**Curtiss 68C Hawk III:** Teniente Juan Carlos Ríos.

#### **Grupo 2**

**Curtiss 68C Hawk III:** Teniente 1º Estanislao Guillermo Piccione (Jefe de grupo).

**Curtiss 68C Hawk III:** Teniente 1º Enrique Maranesi.

**Curtiss 68C Hawk III:** Teniente Juan Francisco Fabri.



*Curtiss 68C Hawk N° 10 en El Palomar<sup>18</sup>*

### **Aviación Naval**

El Servicio de Aviación Naval destacó el Lockheed 10A *Electra* matrícula MM-1.

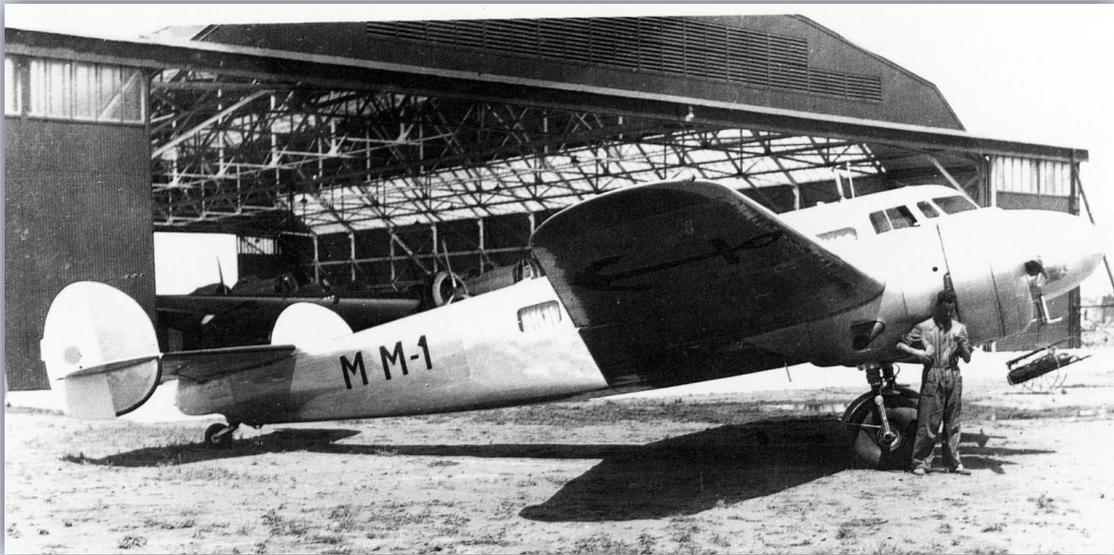
**Piloto:** Teniente de Navío Adolfo Baca.

**Radiotelegrafista:** Suboficial 1º Segundo Alfredo O. Piana.

**Mecánico:** Suboficial 2º Juan Di Luca.

---

<sup>18</sup> MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1992) *La Aviación en el Ejército Argentino. Crónica Histórica y Catálogo 1867-1991*. Pág. 173.



*Lockheed 10A Electra*

### **Pasajeros:**

Capitán de Fragata Andrés Schack (Edecán naval).

Teniente de Navío Juan Oreschink (Ayudante del Ministro de Marina). En el regreso embarcó en N° 161.

Teniente Coronel Carlos Kelso (Jefe de Regimiento de Granaderos a Caballo).

Sr. Miguel J. Rojas (Secretario privado del presidente).

Sr. Eduardo Florencio Justo Bernal (hijo del Presidente de la Nación)<sup>19</sup>.

Los aviones aterrizaron en un campo cercano a la ciudad de Paso de los Libres. Alrededor de las 18 la Aviación de Ejército envió un parte meteorológico que alertaba sobre un frente de tormenta importante en la ruta. El Coronel Justo preguntó ¿Es posible partir? y el jefe de la escuadrilla respondió afirmativamente. Por ese motivo partieron rápidamente los ocho aviones con rumbo a Buenos Aires que en el primer tramo se enfrentaron a una fuerte tormenta tropical con mucha turbulencia, fuertes rayos y sin visibilidad que obligaron a cambiar la ruta hacia el Este pasando sobre suelo uruguayo donde se apreciaba una meteorología compleja, pero algo más despejada.

La escuadrilla de escolta reasumió la ruta elegida individualmente por cada piloto para asegurar la llegada a El Palomar dos horas y media más tarde. En esas dramáticas circunstancias se perdió contacto con el Lockheed B 12 N° 161.

### **El accidente**

La incertidumbre por la pérdida de comunicación con el bimotor N° 161 generó un plan de búsqueda en los tres países y se comenzó a despejar dramáticamente al día siguiente. Con el paso de las horas, a la media noche del 10, comenzaron a llegar los primeros informes del Uruguay procedentes del Departamento de Artigas daban cuenta de haber visto caer *algo prendido fuego* en el medio del temporal. Al punto de la caída se encaminaron vecinos, policía y militares a pie y a caballo.

<sup>19</sup> En el regreso embarcó en N° 161.



**José F. Bergamini**<sup>20</sup>



**Víctor Venancio Vergani**<sup>21</sup>



**Rosa León Castillo**<sup>22</sup>



**Victorio Ángel Leveratto**<sup>23</sup>



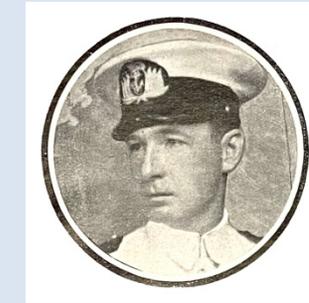
**Abraham Schweizer**<sup>24</sup>



**Antonio Berardo**<sup>25</sup>



**Firmo Horacio Posadas**<sup>26</sup>



**Juan Oreschnik**<sup>27</sup>

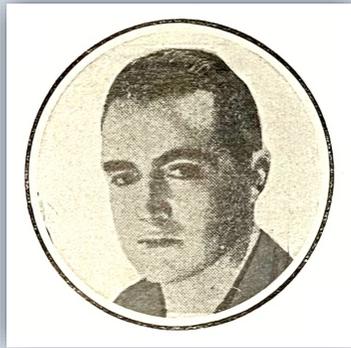
<sup>20</sup> **José Fructuoso Bergamini:** Hijo de Juan Bautista Bergamini y Ana Chiapano, nació en Monte Caseros, Corrientes el 21 de enero de 1895. Ingresó al Colegio Militar el 26 de febrero de 1913 y egresó como Subteniente de Artillería el 31 de diciembre de 1915 (Promoción 40). Hasta el 5 de julio de 1916 estuvo destinado en el Grupo 2 de Artillería Montada. En 1918 ascendió a Teniente. El 19 de agosto de 1920 ingresó a la Escuela Militar de Aviación y egresó como Aviador Militar el 12 de enero de 1922. Estuvo destinado en la Escuadrilla del Grupo Nº1 de Observación, fue comandante de la Base Aérea Militar El Palomar y Jefe del Regimiento Aéreo Nº 1 (1936). En 1926 ascendió a Capitán. En 1927 fue comisionado a Francia para formarse en la Aviación Militar de ese país (Regimientos Aéreos Nº 35 y 31, Escuela de Tiro y Bombardeo). Ascendió a Mayor en 1932 y a Teniente coronal en 1936. *Aeronáutica Militar 1912-1937*. The International Press. 1937. Buenos Aires Argentina. Pág. 131 y 192. FIGUEROA, Abelardo Martín. (1995), *Promociones Egresadas del Colegio Militar de la Nación (1883-1994)*. Ejército Argentino. Servicio Histórico del Ejército. Pág. 197.

<sup>21</sup> **Víctor Venancio Vergani:** Hijo de Emilio Vergani y Josefa Sasselle nació en la ciudad de Pilar el 1 de abril de 1901. Ingresó al Colegio Militar el 1 de marzo de 1919 y el 20 de diciembre de 1915 egresó como Subteniente de Infantería (Promoción 46). Estuvo destinado en el Regimiento 8 de Infantería hasta el 15 de marzo de 1924. Ingresó a la Escuela Militar de Aviación y egresó como Aviador Militar el 16 de enero de 1925. Fue instructor de vuelo y profesor de navegación aérea, Subdirector de la Escuela Militar de Aviación y Jefe del Grupo Nº 1 de Bombardeo en el Regimiento Aéreo Nº 2 (Paraná). En 1932 cursó la Escuela Superior de Guerra. En 1937 pasó al Regimiento Aéreo Nº 1 (El Palomar). Ascendió a Teniente en 1924, Teniente 1º en 1928, Capitán en 1932 y Mayor en 1936. Se casó con Angélica Marzano. *Aeronáutica Militar 1912-1937*. The International Press. 1937. Buenos Aires Argentina. Pág. 134. FIGUEROA, Abelardo Martín. (1995), *Promociones Egresadas del Colegio Militar de la Nación (1883-1994)*. Ejército Argentino. Servicio Histórico del Ejército. Pág. 204.

<sup>22</sup> **Rosa León Castillo:** Hijo de Emilio Castillo y Victoria Schiavoni, nació en Campo Santo, Salta el 13 de septiembre de 1902. Cursó el Colegio Nacional de Salta hasta 3º año. El 1 de enero de 1921 ingresó a la Escuela de Radiotelegrafistas del Ejército Argentino de donde egresó ese año como Cabo 1º. Estuvo destinado en la Dirección de Tropa y Servicio de Comunicaciones. Ascendió a Sargento el 1 de octubre. Entre 1927 y 1929 estuvo destinado al Laboratorio de Experimentación y Ensayo de la Dirección General de Comunicaciones. En 1930 fue destinado como radiotelegrafista a la Base Aérea Militar El Palomar. Ascendió a Sargento el 123 de diciembre de 1933 y fue destinado a la Dirección de Material Aeronáutico del Ejército. Fue profesor de electricidad en la Escuela de Suboficiales y profesor suplente de radio en la Escuela Militar de Aviación (1931-1934), profesor de teoría de radio en la Escuela de Mecánica del Ejército. En 1933 voló a Río de Janeiro en la Escuadrilla *Sol de Mayo* asignado al Junkers F.13 (Avión Comando). Participó de las maniobras desarrolladas en Salta (1934). El Sargento 1º Rosa León Castillo y el Operario de Aviación de 1º Victorio Ángel Leveratto habían sido promovidos al grado inmediato superior el 5 de enero de 1938. Por Orden del Día Nº 133 del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Memoria anual. Foja Nº 163. Se casó con Graciana Tortorelli con la que tuvo tres hijos: Lidia Laura, Elsa Beatriz y José Emilio. *Aeronáutica Militar 1912-1937*. The International Press. 1937. Buenos Aires Argentina. Pág. 406. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Vía Señor Eduardo Juan Amores Oliver.

<sup>23</sup> **Víctor Ángel Leveratto:** Nació en Capital Federal el 16 de enero de 1905. Ingresó al Ejército Argentino como Mecánico Ayudante de 3º el 20 de junio de 1927 y fue destinado a la Escuadrilla de Artillería en la Base Aérea Militar El Palomar. El 1 de noviembre de 1931 fue asimilado a Sargento. En 1933 fue destinado a la Base Aérea Militar *Los Tamarindos*. Participó de la inauguración del monumento al General José Gervasio Artigas. En octubre integró la Escuadrilla *Sol de Mayo* que voló desde El Palomar a Río de Janeiro. En 1935 fue transferido a la Escuadrilla de Caza en El Palomar y en 1936 pasó a la Escuadrilla Comando de la División Aérea Nº 1. Obtuvo la Licencia de Piloto Nº 417 expedida por la Federación Aeronáutica Internacional. Participó en las maniobras de Mendoza (1927), Carhué (1929), Córdoba (1931) y Entre Ríos (1935). Por Orden del Día Nº 133 del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Memoria anual. Foja Nº 163. Se casó con la Señora Elvira Aída Peralta y tuvo una hija Haydée Ana. *Aeronáutica Militar 1912-1937*. The International Press. 1937. Buenos Aires, Argentina. Pág. 124 y 126.

<sup>24</sup> **Abraham Schweizer:** Hijo de Fernando Schweizer y Juana Barrios, nació el 27 de enero de 1886 en el Departamento de Esquina en la zona de Cuchillas al sureste de la ciudad. Tuvo seis hermanos, ellos fueron Ricardo, Fernando, Ataliva, Elidio, Oscar y Víctor. Ingresó al Colegio Militar de la Nación donde fue Abanderado y obtuvo el Premio *Pro-Patria*. Egresó como en 1906 como Subteniente de Caballería (Promoción 30). Fue Oficial de Estado Mayor.



**Eduardo Florencio Justo Bernal**<sup>28</sup>

Los restos del bimotor fueron encontrados por el peón Felipe Olivera, que acompañaba al capataz de la estancia donde trabajaban. Fue Olivera quien enfrentando el temporal y cruzando a nado los arroyos ya desbordados y en plena lluvia, comunicó la noticia siendo las 8 de la noche en la comisaría del pueblo de Tomás Gomensoro, ubicado a seis kilómetros del lugar: No había sobrevivientes.

El bimotor había caído en proximidades de la confluencia de los arroyos Itacumbú y Zanja Honda en las inmediaciones de una estancia del Departamento de Artigas (ROU) donde las patrullas convergieron para iniciar las tareas de rescate que concluyeron un par de días más tarde.

---

Realizó comisiones en Alemania y en Paraguay (1931-1934) donde fue fundador y Director de la Escuela Superior de Guerra, nombrado General Honorario por la estrategia bélica desarrollada en la Guerra del Chaco. Fue profesor de Táctica en la Escuela Superior de Guerra, Director de la Escuela de Caballería, Agregado Militar en Alemania y otros ejércitos extranjeros. Fue Jefe del Estado Mayor de División de Ejército y División de Caballería y Comandante de Brigada. En 1937, durante la Presidencia del General Justo, fue nombrado Jefe de la Casa Militar de la Presidencia de la Nación. Se casó con María Camacho. La localidad de Esquina tiene una calle con su nombre. FIGUEROA, Abelardo Martín. (1995), *Promociones Egresadas del Colegio Militar de la Nación (1883-1994)*. Ejército Argentino. Servicio Histórico del Ejército. Pág. 182. Recuperado de Internet de: <http://www.e-portalsur.com.ar/historia/schweizer.htm>

<sup>25</sup> **Antonio Berardo:** Nació en la provincia de Buenos Aires el 8 de mayo de 1888. El 26 de abril de 1909 ingresó al Colegio Militar de la Nación, EL 1 de agosto egresó como Subteniente de Artillería (Promoción 34). Fue Oficial de Estado Mayor. FIGUEROA, Abelardo Martín. (1995), *Promociones Egresadas del Colegio Militar de la Nación (1883-1994)*. Ejército Argentino. Servicio Histórico del Ejército. Pág. 187.

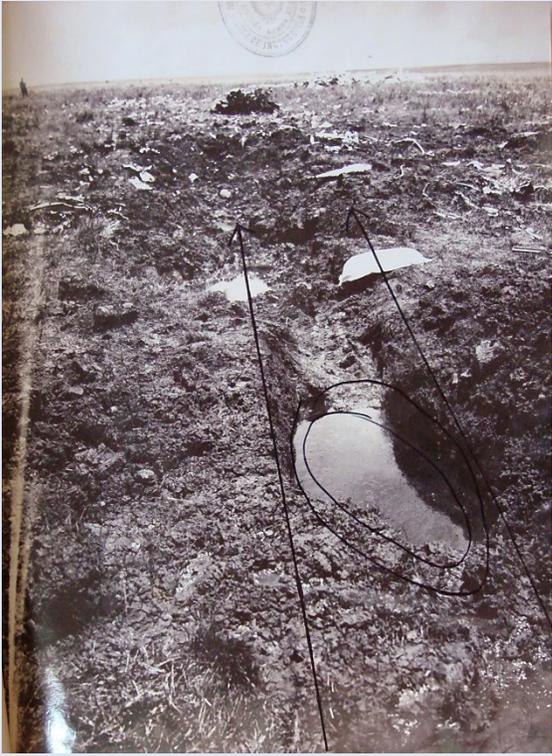
<sup>26</sup> **Firmino Horacio Posadas:** Nació en la provincia de Buenos Aires el 2 de agosto de 1891. El 4 de marzo de 1910 ingresó al Colegio Militar de la Nación, fue abanderado y egresó dos años más tarde como Subteniente de Infantería (Promoción 37). FIGUEROA, Abelardo Martín. (1995), *Promociones Egresadas del Colegio Militar de la Nación (1883-1994)*. Ejército Argentino. Servicio Histórico del Ejército. Pág. 192.

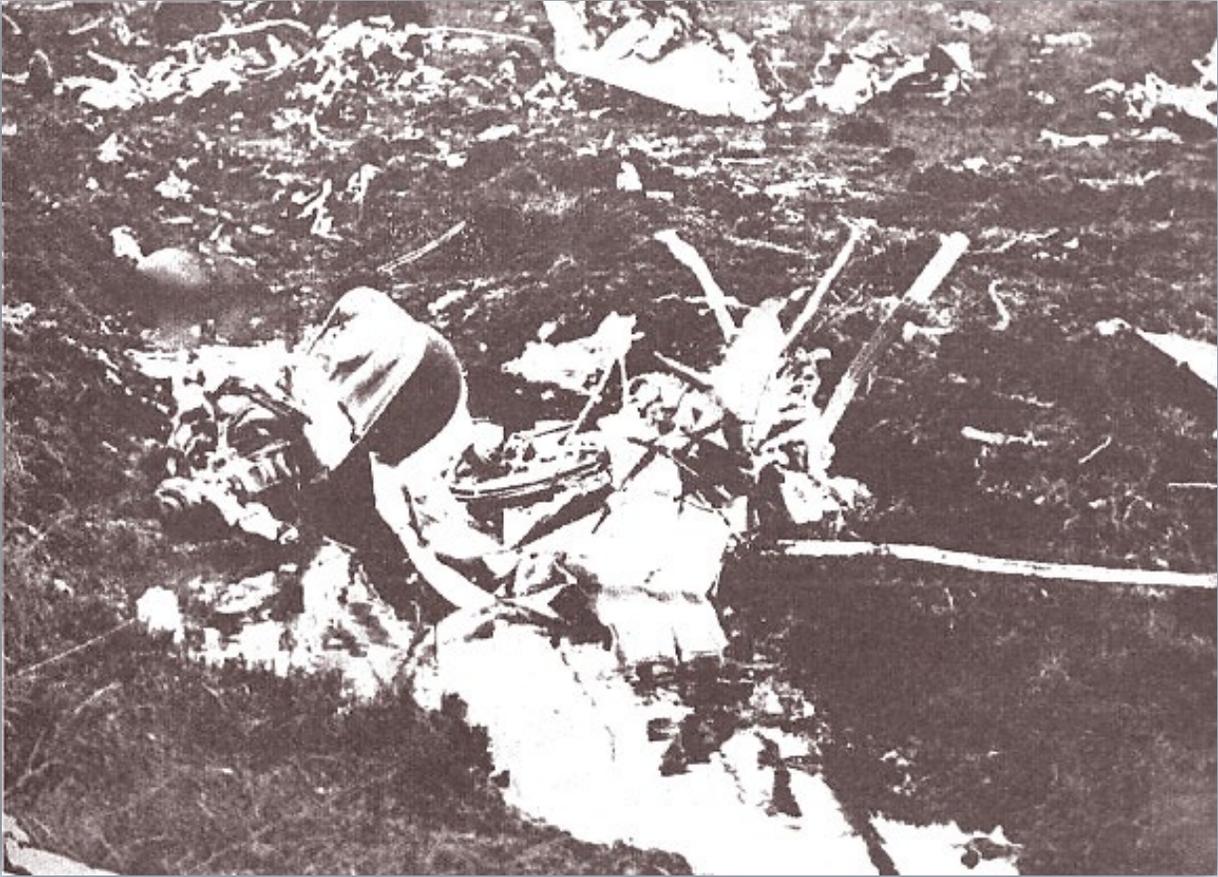
<sup>27</sup> **Juan Oreschnik:** En 1924 egresó como oficial de la Armada del escalafón del Cuerpo General (Promoción 50). El 7 de junio de 1929, con el grado de Alférez de Fragata y acompañado por el presidente de la Comisión de Yachting a Motor: Alejandro Leloir, marcó en el río Capitán establecida en la zona denominada Cancha Larga para fijar marcas de velocidad. En 1935, con el grado de Teniente de Fragata integró la dotación de la Fragata Presidente Sarmiento. Recuperado de Internet de: <https://yca.org.ar/yachting-a-motor/>  
<https://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/FragataSarmiento/CREW/Viaje22-1924.htm>  
<https://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/FragataSarmiento/Sarmiento-Viaje-33.htm>

<sup>28</sup> **Eduardo Florencio Justo Bernal:** Hijo del General Agustín Pedro Justo y Ana Encarnación Bernal Harris (1878-1942), nació en Bella Vista, provincia de Buenos Aires el 8 de octubre de 1910. Fue bautizado el 11 de abril de 1912 en la Parroquia Inmaculada Concepción, Buenos Aires. Sus restos fueron inhumados en el cementerio de La Recoleta. Recuperado de Internet de: <https://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=I81968&tree=BVCZ>

## Zona del accidente







*Restos de la aeronave<sup>29</sup>*

La Aviación Militar uruguaya ordenó el alistamiento inmediato de una escuadrilla de auxilio conformada por dos aviones sanitarios y dos biplanos de observación<sup>30</sup> que, apenas mejoraron un poco las condiciones meteorológicas extremas, partió desde el aeródromo *Capitán Boiso Lanza*. La misma estuvo conformada de la siguiente forma:

**Grupo de Observación**

**Potez 25 A2**

**Piloto:** Teniente Rivas Gómez.

**Potez 25 A2**

**Piloto:** Sargento 1º Atahualpa García Montejo.

**Telegrafista:** Teniente Primero Elbio Legris.

---

<sup>29</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 2051. 22 de enero de 1938.

<sup>30</sup> Estos aviones poseían una radio estación de abordó.



*Potez 25 A2*

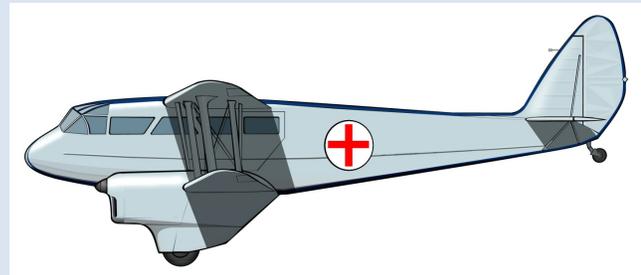
### **Grupo Sanitario**

**De Havilland DH-89 *Dragon Rapide***

**Piloto:** Mayor Mariano Ríos.

**Mecánico:** Sargento J. Giarda.

Practicante Juan Nossar.



*De Havilland DH-89 Dragon Rapide de la aviación militar uruguaya<sup>31</sup>*

### **Stinson SR-8B *Reliant S-1***

**Piloto:** Mayor Conrado Artigas Sáez.

**Mecánico:** Sargento 1º Asimilado Justo M. Sánchez.

Dr. Octavio P. Gravanzola.

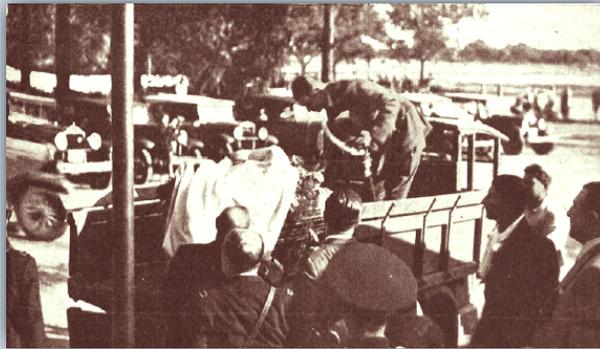
El primero en aterrizar en el lugar fue el Capitán Aviador Militar del Ejército Uruguayo Artigas Sáez.

<sup>31</sup> Foto Gustavo Víctor Necco Carlomagno.



*Izquierda Stinson SR-8B Reliant S-1, derecha foto del aviador Conrado Artigas Sáez<sup>32</sup>*

Los restos de las nueve víctimas fueron trasladados el 11 de enero a Bella Unión y luego a Monte Caseros: Fueron escoltados por los dos Potez 25 A2 que regresaron luego a su base en Montevideo. El 12 los féretros fueron embarcados en un tren con rumbo a la estación Federico Lacroze en Capital Federal.



*Llegada de las víctimas al puerto en Bella Unión y traslado a Monte Caseros<sup>33</sup>*

<sup>32</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 2051. 22 de enero de 1938.

<sup>33</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 2051. 22 de enero de 1938.



*Actos en Monte Caseros<sup>34</sup>*

El convoy ferroviario fue acompañado por una escuadrilla de aviones IMAM Ro-37 Bis de la Aviación Militar uruguaya llegados de la Base Aeronáutica N° 1.

**IMAM Ro-37 Bis N° 3**

**Piloto:** Mayor Medardo R. Farías.

**Mecánico:** Brígido Albarracín.

**IMAM Ro-37 Bis N° 2**

**Piloto:** Mayor Oscar D. Gestido Pose.

**Mecánico:** Sargento 1º Víctor Luciano.

**IMAM Ro-37 Bis N° 4**

**Piloto:** Alférez Eladio Silveira.

**Mecánico:** Washington Baco.



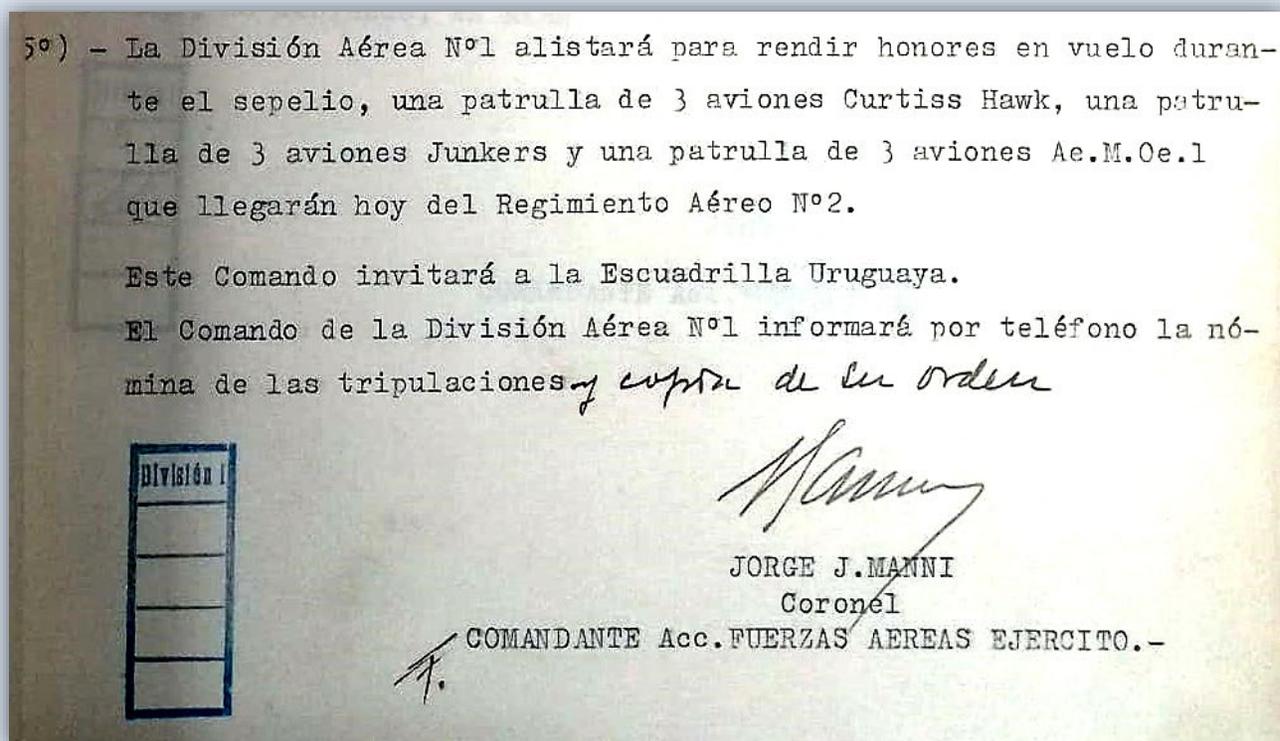
*Biplanos IMAM Ro-37 Bis 11 de diciembre de 1937<sup>35</sup>*

<sup>34</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 2051. 22 de enero de 1938.

<sup>35</sup> Foto Archivo del Museo Aeronáutico de Uruguay. Foto vía Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

Dos días más tarde se realizaron los funerales en el Comando de la 1ª División que tenía su asiento en los cuarteles que actualmente ocupa el Regimiento 1 de Infantería *Patricios* en Palermo.

El 12 comandante accidental de las Fuerzas Aéreas del Ejército: Coronel Jorge Juan Manni dispuso formar una comisión del arma para asistir al sepelio de las víctimas. Como parte de esos actos ordenó que la División Aérea Nº 1 organizara una escuadrilla para rendir honores al día siguiente integrada por tres Curtiss 68C *Hawk III*, tres Junkers K-43F, tres Ae M Oe 1 a los que se agregaron los tres IMAM Ro-37 Bis.



**Fragmento de la Orden del día N° 136<sup>36</sup>**

<sup>36</sup> Memoria Anual del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Orden del día N° 136. Foja 169. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Vía Señor Eduardo Juan Amores Oliver.



**Llegada del cortejo fúnebre a los cuarteles de Palermo. En la fotografía de la izquierda se aprecia sobre la derecha la plazoleta Falucho y la Av. Luis María Campos<sup>37</sup>**



**Capilla ardiente en el Comando de la 1<sup>ra</sup> División<sup>38</sup>**

<sup>37</sup> Revista Caras y Caretas N° 2051. 22 de enero de 1938.

<sup>38</sup> Revista Caras y Caretas N° 2051. 22 de enero de 1938.



*Familiares de los suboficiales Castillo y Leveratto<sup>39</sup>*



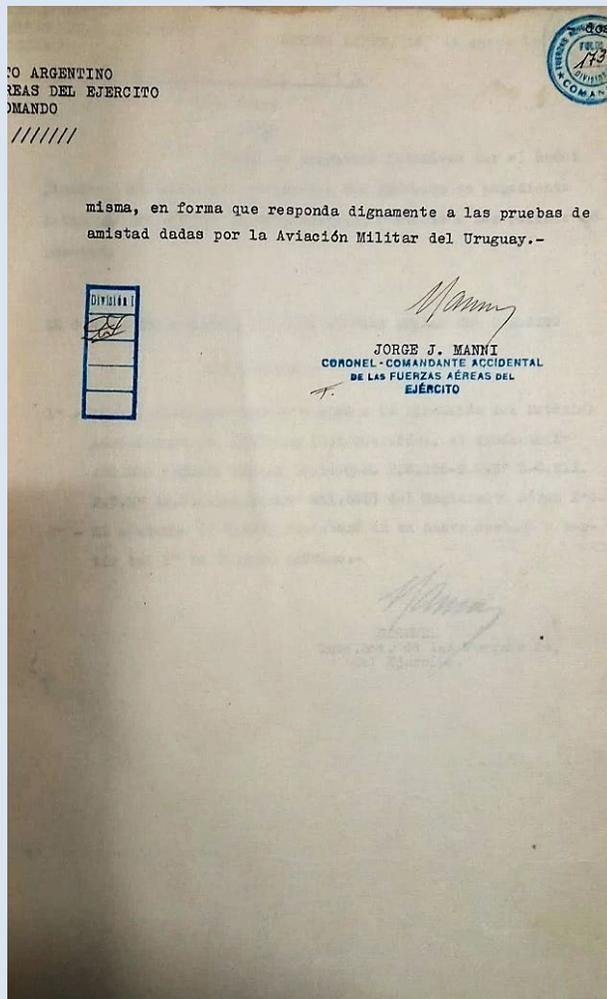
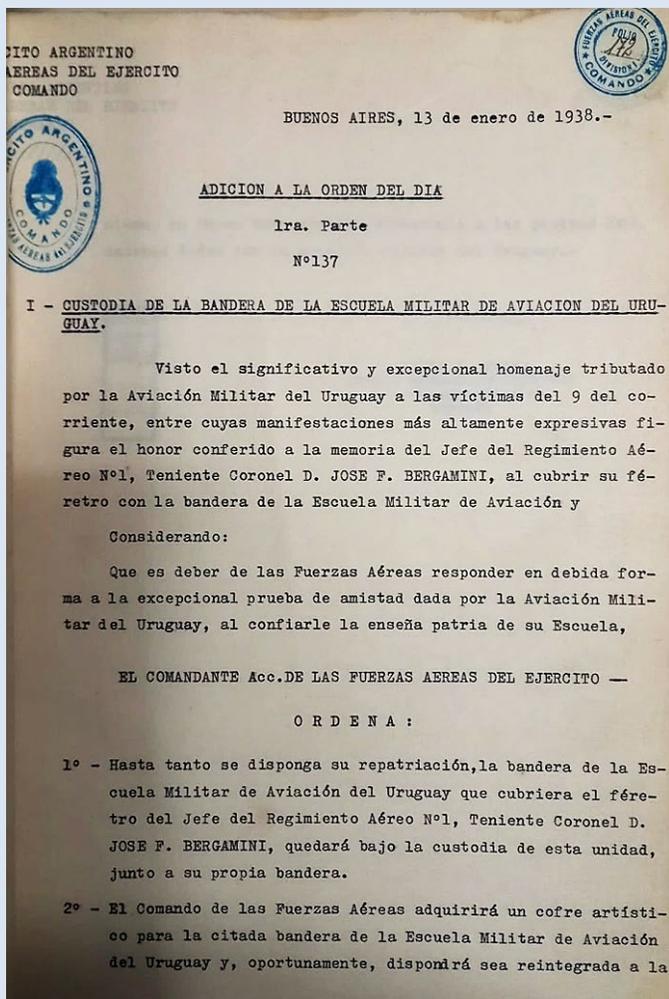
*Partida del cortejo fúnebre de los cuarteles de Palermo<sup>40</sup>*

El 20 de febrero el General Agustín Pedro Justo entregó el mando presidencial al Dr. Roberto Marcelino Ortiz y se retiró a la vida privada. Habían pasado cuarenta y dos días de la muerte de su hijo menor.

<sup>39</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 2051. 22 de enero de 1938.

<sup>40</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 2051. 22 de enero de 1938.

En reconocimiento al gesto de la aviación militar uruguaya, el 13 de enero el Coronel Manni dispuso repatriar a la república Oriental del Uruguay la bandera que cubrió el féretro del Teniente coronel Bergamini<sup>41</sup>.



El acto de recepción del pabellón que cubrió el féretro del Teniente coronel Bergamini se llevó a cabo en el aeródromo militar *Capitán Juan Manuel Boiso Lanza* el 24 de abril de 1938<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> Memoria Anual del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército, Orden del día N° 137 Fojas 172 y 173. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Vía Señor Eduardo Juan Amores Oliver.

MARURI, Juan. Teniente 1º (R). *La Aviación Militar dentro de la historia del Ejército Nacional*. Serie de Estudios Históricos sobre la historia del Ejército Nacional. Volumen 1. 2005. República Oriental del Uruguay. Pág. 319.

<sup>42</sup> *Tragedia de Itacumbú: 9 de enero de 1938*. Gaceta de la Aviación N° 44. Noviembre de 2018. Pág.34. Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.



***En primera fila, de izquierda a derecha se observan al Mayor Oscar D. Gestido, Teniente coronel Glauco Larre Borges, Mayor del Ejército Argentino Claudio Armando Mejía y al Mayor Hernán S. Barú<sup>43</sup>.***



***Cofre y bandera preservado en el Museo de Aeronáutica del Uruguay<sup>44</sup>***

<sup>43</sup> NECCO CARLOMAGNO, Gustavo Víctor. *Tragedia de Itacumbú: 9 de enero de 1938*. Academia Nacional de la Historia del Uruguay. *Gaceta de la Aviación* Nº 44. Noviembre de 2018. Pág. 34.

## Monumento conmemorativo

Según consta en la Memoria Anual del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto correspondiente al ejercicio fiscal del período 1938-1939 (Capítulo XVI), el 28 de agosto se iniciaron las gestiones en Cancillería para erigir un monumento en el lugar del accidente que fue resuelto favorablemente el 28 de octubre.

La obra fue resuelta el 26 de septiembre de 1938 a través del Decreto N° 12913/229 del Poder Ejecutivo suscripto por el Presidente Ortiz rectificado más tarde por el Decreto N° 23480 del 14 de febrero de 1939<sup>45</sup>. Fue realizada con fondos de los departamentos de Relaciones Exteriores y Culto, Marina y Obras Públicas.

### MONUMENTO RECORDATORIO DE LAS VÍCTIMAS DE ITACUMBÚ

Con fecha 29 de agosto de 1938, S. E. el Señor Ministro de Guerra de la Nación, solicitó de la Cancillería que se consultara a las autoridades uruguayas acerca de si sería posible obtener el correspondiente permiso para erigir en el mismo lugar del accidente o población más próxima a aquél, una estela recordatoria de la tragedia de aviación ocurrida en Itacumbú. A tal efecto, nuestra Cancillería se dirigió a la Embajada Argentina en el Uruguay con la siguiente nota:

«Buenos Aires, septiembre 7 de 1938.

Señor Embajador:

El Ministerio de Guerra ha hecho saber a esta Cancillería que tiene el propósito de erigir una estela recordatoria de las víctimas de Itacumbú, emplazándola en el sitio o población más cercana al lugar donde se produjera el lamentable accidente, y, a tal efecto, solicita se consulte a las autoridades uruguayas si sería posible llevar a la práctica dicha iniciativa.

Con tal motivo, tengo el honor de dirigirme a V. E. encareciéndole quiera tener a bien efectuar las gestiones que estime convenientes, a objeto de dejar cumplidos los deseos del Ministerio de Guerra.

Reitero al señor Embajador las seguridades de mi más alta consideración.

(Fdo.): ROBERTO GACHE»

— 204 —

Esta nota fué complementada con la de fecha 20 de septiembre del mismo año, que decía:

«Buenos Aires, septiembre 20 de 1938.

Señor Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a V. E. remitiéndole con la presente, copia de la nota N° 167, Letra J. Cde. 301, de 16 del corriente, por la que el Ministerio de Guerra manifiesta que si se autoriza la creación de la estela recordatoria de las víctimas de Itacumbú, tiene el propósito de que el monumento se encuentre terminado para el día 15 de diciembre próximo, razón por la cual desea se le informe si el terreno en que debería levantarse la construcción sería de propiedad pública o privada, si se debería adquirir u obtenerlo por donación.

Al llevar lo que antecede a conocimiento de V. E., a los fines consiguientes, en adición a la nota de esta Cancillería N° 171, de 7 del mes en curso, reitérole, Señor Embajador, las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.): ROBERTO GACHE»

Con referencia a esta última nota, la Embajada argentina en el Uruguay comunicó lo siguiente:

«Montevideo, noviembre 26 de 1938.

Señor Ministro:

Con referencia a la nota de ese Departamento N° 189 (D.A.P.) de fecha 20 de septiembre último, tengo el honor de remitir a V. E. copia de la Resolución Presidencial, firmada el 28 de octubre ppdo., por la cual este Gobierno adquiere del Banco Hipotecario del Uruguay una parcela de terreno situada en la 9ª Sección Judicial del Departamento de Artigas, compuesta de una hectárea, para utilizarla el Ejército Argentino, a fin de que pueda erigir en ese punto una estela recordatoria de las víctimas de Itacumbú.

Aprovecho la oportunidad para reiterar al Señor Ministro las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.): LEVILLIER»

## Memoria Anual del ejercicio fiscal correspondiente al período 1938-1939 (Capítulo XVI)

<sup>44</sup> NECCO CARLOMAGNO, Gustavo Víctor. *Tragedia de Itacumbú: 9 de enero de 1938*. Academia Nacional de la Historia del Uruguay. *Gaceta de la Aviación* N° 44. Noviembre de 2018. Pág. 35.

<sup>45</sup> Se designó al Jefe del Servicio Hidrográfico de la Armada en la comisión mixta encargada de las obras en reemplazo del Capitán de Fragata Raúl G. Aliaga. Memoria Anual del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto correspondiente al ejercicio fiscal del período 1938-1939. Buenos Aires. Casa Jacobo Peuser Ltda. 1939. Pág. 200.



## **Acto de inauguración**

El monumento<sup>47</sup> fue inaugurado en el Cerro de la Gloria el 9 de enero de 1939. El acto fue presidido por el Ministro de Defensa de Uruguay: General Arquitecto Alfredo Ramón Campos (1880-1970) y el Ministro de Guerra argentino: General de División Carlos Demetrio Márquez (1885-1955). Concurrieron además las siguientes autoridades<sup>48</sup>.

## **Delegación de la República Oriental del Uruguay**

Dr. José A. Mora (Ministerio de Relaciones Exteriores).  
Coronel Pedro Siceo (Jefe del Estado Mayor del Ejército y Delegado del Círculo Militar del Uruguay).  
Coronel Guillermo Buadas (Edecán del Ministro de Guerra).  
Coronel José San Martín (Subjefe de la Región Militar Nº 2).  
Coronel David M. Colombo (Jefe de la Brigada de Caballería Nº 1).  
Coronel Esteban Cristi (Director de Aeronáutica).  
Teniente coronel Arturo Paz (Representando al arma de Ingenieros).  
Coronel Julio Herrero.  
Teniente coronel Mario A. Rodríguez.  
Teniente coronel Carlos Quiñones.  
Teniente coronel Mario A. Rodríguez.  
Teniente coronel Ricardo Botta (Ayudante del General Campos).  
Capitán Juan A. Baru.  
Jefes y oficiales del Regimiento de Caballería Nº 6, que tuvo cargo de la guardia de honor.  
Jefe del Batallón de Infantería Nº 8, concurrió con la banda de música.  
Jefes y oficiales de los Guarda costas de la Armada uruguaya fondeados en el río Uruguay.  
Intendentes de los Departamentos de Salto y Artigas.  
Señor Pedro Invernizzi (Intendente de Salto).

## **Delegación de la República Argentina**

General Agustín Pedro Justo (Vicepresidente de la Nación).  
Sr. Roberto Levillier (Embajador Argentino).  
Coronel Juan Lucio Cernadas (Agregado Militar).  
Dr. Varela (Presidente del Círculo Argentino en Uruguay).  
Mayor Antonio Coméndez (Ayudante de Campo).  
Monseñor Andrés Calcagno (Vicario General).  
Coronel Luis César Perlinger (Delegado del Círculo Militar).  
Sr. Eduardo Sánchez Terrero.

## **Aviación de Ejército**

General Armando Verdaguer (Comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército).  
Teniente coronel Alfredo Pérez Aquino.  
Teniente coronel Victoriano Martínez de Alegría (Regimiento Aéreo Nº 1).

---

<sup>47</sup> La obra tiene una cruz de 12 metros de alto. En su base, se aprecia una placa de granito con la siguiente leyenda: *El ejército argentino a los caídos en Itacumbú, cuya memoria evoca la solidaridad del noble pueblo uruguayo. I- IX de MCMXXXVIII.* Una base de hormigón tiene la siguiente una lámpara votiva y una leyenda: *En ella nueve placas también de granito, tienen grabados los nombres de cada una de las víctimas. Una explanada de 200 metros cuadrados de superficie, en semicírculo de un metro y noventa cm de altura, a la que da acceso a una amplia escalinata de desarrollo en curva, terminan el sobrio monumento, adaptado perfectamente en su concepción y en sus líneas al motivo que lo inspiró.*

<sup>48</sup> Revista Militar. Año 39 Nº 456. Volumen 71 Nº 1. Enero 1939. Pág. 174 a 176.

Mayor Claudio Armando Mejía.  
Mayor Bernardo Menéndez.

### **Delegación de suboficiales de Aviación de Ejército**

Sargento Ayudante Eustaquio Carrasco.

### **Escuadrilla Aviación de Ejército**

#### **Lockheed 12B N° 162**

**Piloto:** Capitán Pablo Celestino Passio.

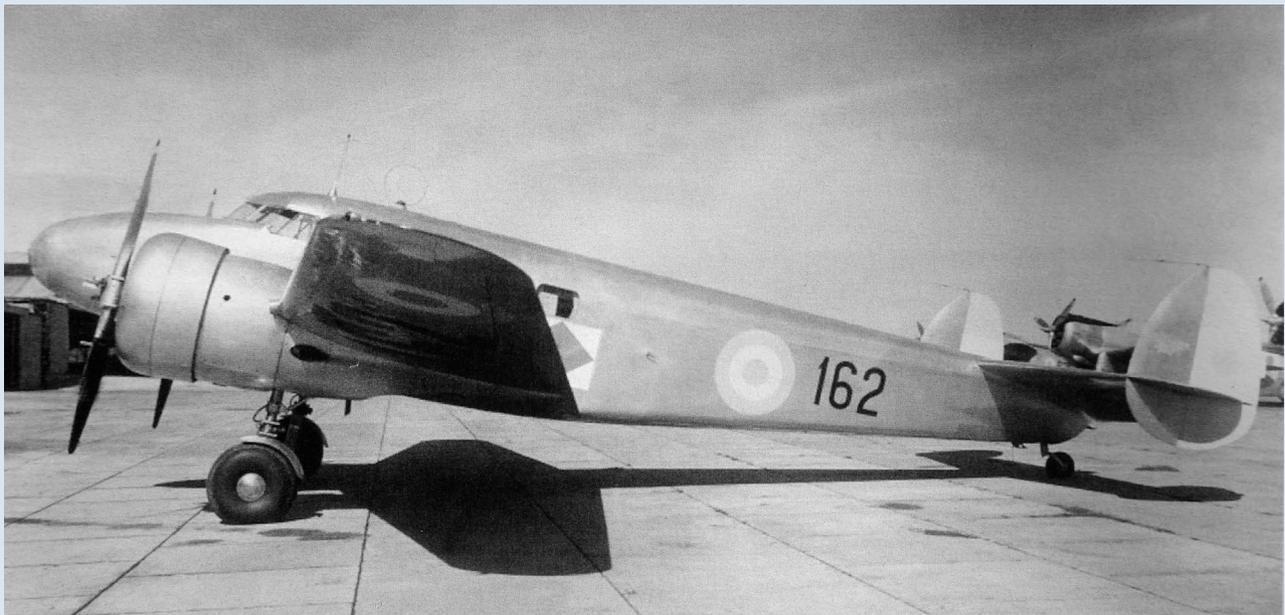
**Copiloto:** Coronel Antonio Parodi.

**Radiotelegrafista:** Alfredo Herrera.

**Mecánico:** Sargento Rubén Alessandretti.

**Mecánico:** Cabo 1º Héctor Maciel.

**Pasajero:** Capitán Enrique Maranesi.



*Lockheed 12B N° 162 dado de alta con el N° 161<sup>49</sup>*

### **Escuadrilla de escolta**

**Northrop 8-A2 N° 426:** Teniente 1º Eduardo Correa, Sargento radiotelegrafista Abraham Stezovsky.

**Northrop 8-A2 N° 427:** Teniente 1º Venancio Fabri y Capitán César Raúl Ojeda.

**Northrop 8-A2 N° 428:** Teniente 1º Juan Francisco Fabri y Capitán Samuel Guaycochea.

**Northrop 8-A2 N° 429:** Teniente Ángel García Bollini y Capitán Anacleto Llosa.

**Northrop 8-A2 N° 430:** Sargento 1º Ramón Barros y Teniente 1º Alberto Nicolás Ferro Sessarego.

<sup>49</sup> MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1992) *La Aviación en el Ejército Argentino. Crónica Histórica y Catálogo 1867-1991*. Pág. 136.



*Northrop 8A-2*<sup>50</sup>

**Delegación de la Escuela de Caballería**

Mayor Heriberto Ricardo Jautz.

**Delegación de la Escuela de la Escuela de Infantería**

Mayor Juan Bartolomé Boeri.

**Delegación del Regimiento 1 de Artillería**

Teniente coronel Otto Héctor Helbling<sup>51</sup>.

**Delegación del Ministerio de Marina**

Capitán de Fragata Aviador Naval Edgardo R. Bonnet.

**Delegación de estudiantes de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales**

Sr. Antonio Gallotti.

**Delegación de la República Federativa de Brasil**

João Batista Luzardo (Embajador de la República Federativa de Brasil).

Sr. Beggini (Cónsul en Uruguay).

Coronel Agustín Correia Lima (Agregado Militar).

Sr. Brando (Secretario de la Embajada de Brasil).

---

<sup>50</sup> MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1992) *La Aviación en el Ejército Argentino. Crónica Histórica y Catálogo 1867-1991*. Pág. 119.

<sup>51</sup> Con el grado de Capitán el 19 de octubre de 1927 fue designado como primer jefe la Sección Fotogrametría del Instituto Geográfico Militar. Estuvo a cargo de la primera fotografía aérea vertical de ensayo con la cámara Zeiss recientemente adquirida y acondicionada en el biplano Bristol F 2 B *Fighter* Nº 1 *Sargento Barrufaldi*. Se llevó a cabo sobre el aeropuerto *Presidente Rivadavia* en Morón y estuvieron afectados como pilotos el Tenientes Enrique Raúl Guntsche, Héctor Alfredo Bastián y Alberto Cayetano Donato Ferrazzano.

Con relación a los detalles del acto recordatorio son particularmente instructivos los antecedentes que a continuación se transcriben:

EMBAJADA ARGENTINA  
—  
MONTEVIDEO

«Montevideo, enero 13 de 1939.

Señor Ministro:

Tengo el honor de informar a V. E. que el día 9 del corriente, se inauguró en Itacumbú la estela funeraria recordatoria de las víctimas caídas hace un año, en dichos campos.

Las delegaciones oficiales del Uruguay, Argentina y Brasil, presididas por los Ministros de Guerra de los dos primeros países y el Embajador Lusardo, se reunieron en la Ciudad de Salto, donde se les tributaron honores militares, partiendo a las 8 de la mañana en motocar hasta la localidad Tomás Gomensoro, la más próxima de Itacumbú.

Frente al monumento emplazado en un terreno que donó el Gobierno uruguayo al Gobierno argentino, se encontraba en formación un regimiento de caballería y una banda de música que ejecutó un programa adecuado al homenaje que se rendía.

La ceremonia fué sencilla. En primer término usó de la palabra el Ministro de Guerra de la Argentina, general Márquez, siguiéndole el Ministro de Defensa del Uruguay, general Campos, quienes pronunciaron discursos alusivos.

La prensa de nuestro país y del Uruguay, ha dado una amplia información respecto al acto.

Aprovecho la oportunidad para saludar al señor Ministro con las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.): LEVILLIER»



*Placa colocada en 1939<sup>52</sup>*

<sup>52</sup> Revista Militar. Año 39 Nº 456. Volumen 71 Nº 1. Enero 1939.



*Placa colocada por la Aviación de Ejército. 9 de enero de 1939<sup>53</sup>*



*Placa colocada por Círculo Militar argentino. 9 de enero de 1939<sup>54</sup>*

<sup>53</sup> Recuperado de Internet de: [https://csito.cancilleria.gob.ar/userfiles/whatsapp\\_image\\_2023-01-12\\_at\\_16.15.53\\_1.jpeg](https://csito.cancilleria.gob.ar/userfiles/whatsapp_image_2023-01-12_at_16.15.53_1.jpeg)

<sup>54</sup> Boletín del Ejército N° 360. Comando General del Ejército. Estado Mayor del Ejército. Departamento de Estudios Históricos. Montevideo Uruguay. 2022. Pág. 68.



**Monumento en la actualidad. 2021<sup>55</sup>**

Tal como ocurrió con otros casos fatales protagonizados por integrantes de la Aviación de Ejército, Fuerza Aérea y figuras de la aviación en general, en El Palomar y Hurlingham cuentan en la periferia de la Base Aérea con calles que conmemoran esta tragedia. Ellas son: *Itacumbú* (frente a la estación ferroviaria, *Teniente coronel Bergamini* en El Palomar; y en el sector sureste de Hurlingham, separado de la base por el arroyo Morón se encuentran las calles *Mayor Víctor Vergani* (Figura como Víctor Bergamini), *Av. Rosas Castillo* y *Sargento Leveratto*. También existen calles en honor de algunas de estas víctimas en las ciudades de Pilar y Monte Caseros.

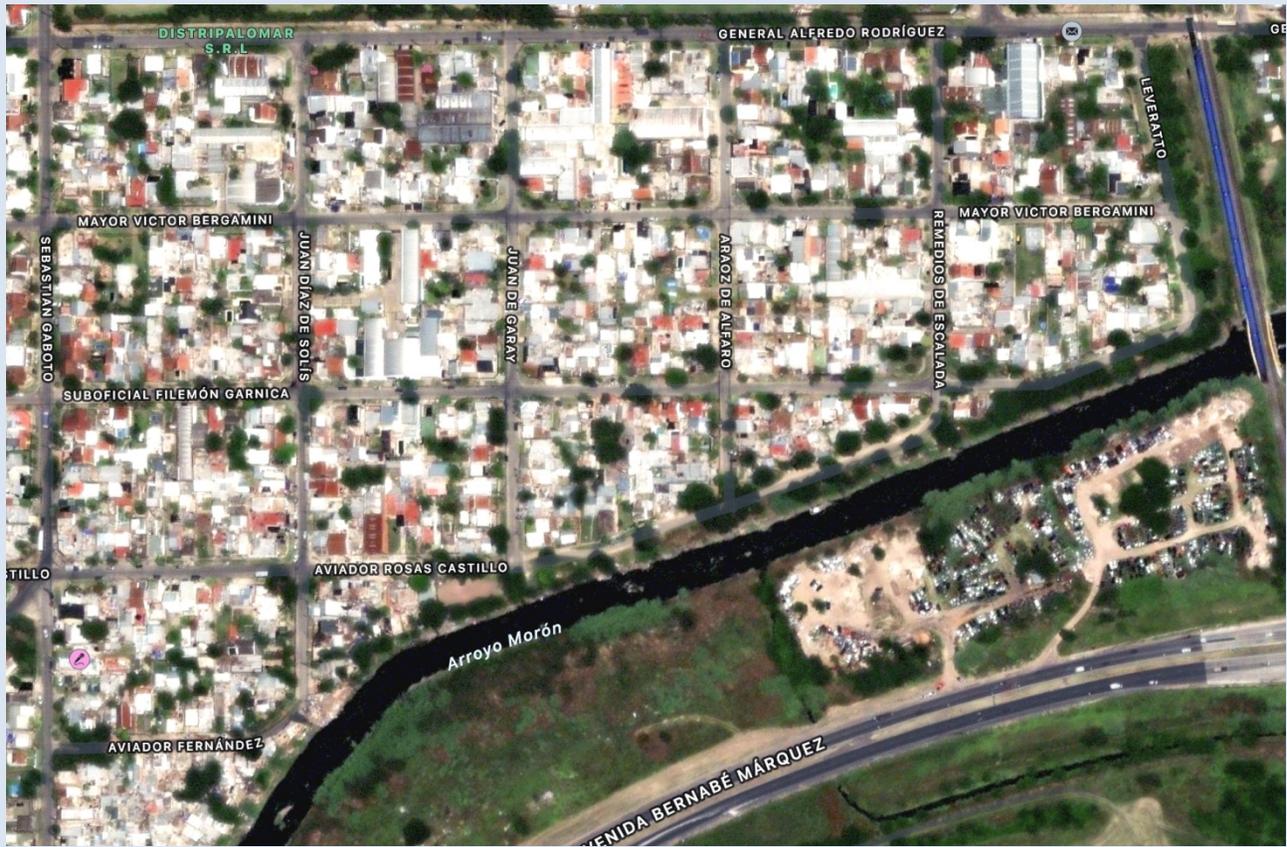
### Calles en El Palomar



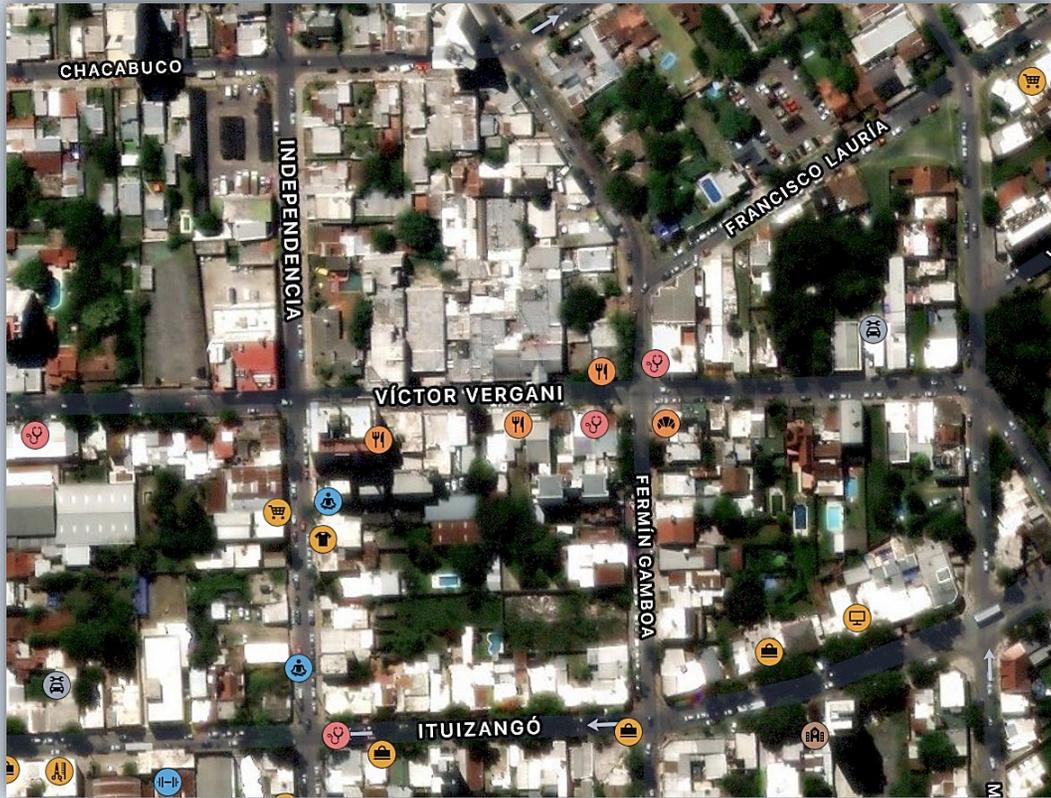
<sup>55</sup> Recuperado de Internet de: [https://municipios.gub.uy/sites/default/files/IMG\\_0035.JPG](https://municipios.gub.uy/sites/default/files/IMG_0035.JPG)



Calles en Hurlingham



### Calle en Pilar



### Calle en Monte Caseros



Como cierre de esta conmemoración, y a modo de síntesis de la confraternidad entre Argentina, Uruguay y Brasil, deseo destacar dos fragmentos de los discursos dados por el General Campos y el Teniente 1º Rojas en la inauguración del monumento en Itacumbú.

El General Campos dijo:

*Señores embajadores. Señor ministro. Familiares de los caídos. Camaradas argentinos, brasileños y uruguayos. Señores: Venimos aquí hermanado -como siempre- bajo la irresistible propulsión de nuestros corazones que se acercan, ya sea cuando los convocan mutuas alegrías o se estrechan en la solidaridad de los mismos dolores.*

*Es el impulso natural de la sangre y de la historia que nos trae a esta piadosa ceremonia, para reavivar, una vez más, los generosos mandatos fraternales que nos juntan, más ceñidos, en esos grandes estremecimientos del espíritu familiar, como buenos hijos que somos de un mismo tronco común, mantenedores fieles de la tradición hogareña.*

*Nos congrega, pues, un sentimiento que puede más que las separaciones geográficas y se desborda incontenible en emocionadas horas como las que vivimos, al llegar en peregrinaje cordial al pie de este hermoso monumento que el desgarrado dolor de un pueblo levanta en tierra amiga, como un símbolo imperecedero de lo que pueden el noble y permanente arraigo de afectos comunes, en los que se confunden pesarosos los hombres de allende y los de acá del río epónimo de nuestra nacionalidad.*

*Y queremos que armas y alma de nuestro pueblo, rindan el homenaje recordatorio y de adhesión sin límites, a la memoria de los caídos en este sitio ya histórico, en aquella tarde trágica del 9 de enero de 1938; en que llevados en alas de un alto ideal de concordia, se juntaban, jubilosos, con otro amigo bien querido, cuya representativa presencia aquí nos halaga y muestra una vez más que en América las patrias son soberanías de pueblos para mejor convivir y no territorios que se separan por antagonismos y miserias<sup>56</sup>.*

Por último, el Teniente 1º Rojas expresó:

*Hay quienes pretenden todavía buscar las causas originarias de esa gran tragedia; vana tarea y lejos de la mano del hombre. Las causas están dentro del mismo motivo que exigió la partida de las alas plateadas de El Palomar. De El Palomar no podían salir águilas de guerra, sino palomas de paz.*

*De El Palomar partió el 9 de enero una bandada de ellas, portadoras de una caracterizada embajada de confraternidad con nuestros hermanos del Brasil, embajada que encabezaba el presidente de los argentinos.*

*El Brasil ha tenido pruebas inequívocas de la sinceridad de nuestros sentimientos, y es por eso que su palabra no podía faltar en este acto. Brasil, Uruguay y Argentina rinden homenaje reafirmando una vez más la idea generadora del viaje luctuoso que terminó aquí en Itacumbú.*

---

<sup>56</sup> Revista Militar. Año 39 Nº 456. Volumen 72 Nº 1. Enero de 1939. Pág. 180.

*Nosotros, los amigos y compañeros de quienes dieron su sangre para rubricar ese propósito de paz, afirmamos solemnemente que estamos dispuestos a seguir la ruta señalada en vida por ellos, y esperamos que los hermanos de la Cruz del Sur y los hermanos del Plata serán igualmente solidarios siempre, como lo fueron en los momentos de dolor<sup>57</sup>.*

Por último, deseo destacar y agradecer la colaboración dispensada por los investigadores Eduardo Juan Amores Oliver de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea, Gustavo Víctor Necco Carlomagno de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y las señoras Gabriela Grossi y Gisela Rodríguez de la Biblioteca Islas Malvinas del Colegio Militar de la Nación para que este trabajo fuera posible.

**Eloy Martín**

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



---

<sup>57</sup> Revista Militar. Año 39 Nº 456. Volumen 72 Nº 1. Enero de 1939. Pág. 183.

## LOS CABALLEROS DEL CIELO Y EL VIENTO



Hace nueve años la Fuerza Aérea de Chile cuenta con un **Grupo de Presentaciones**, donde se encuentran alojadas aquellas unidades, cuyo principal rol es mantener un alto grado de interacción y relación con la comunidad, a través de la **Escuadrilla de Bandas**, **Escuadrilla de Vuelo sin Motor**, **Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones** y la **Escuadrilla de Paracaidismo Boinas Azules**. Desde donde apoyan el desarrollo y perfeccionamiento de las técnicas de salto libre, a las unidades de Fuerzas Especiales de la institución, como también, la investigación y desarrollo científico en materias de fisiología de vuelo, al apoyar las actividades realizadas por el Centro de Medicina Aeroespacial (CMAE).

Este año, la Escuadrilla de Paracaidismo sumará 53 años desde el primer salto, acontecido la mañana del 27 de noviembre de 1970, y recientemente en marzo, cumplieron 52 años desde que se denominaron "Boinas Azules". Esta escuadrilla tiene como misión, realizar exhibiciones de paracaidismo efectuando acrobacias al más alto nivel de destreza y profesionalismo con el propósito de incrementar en la ciudadanía la conciencia Aérea Nacional.

Así mismo dentro de sus integrantes, seleccionar un equipo que representará a la Institución en los campeonatos de esta disciplina tanto en el ámbito civil como el militar, eventualmente apoyar a unidades de Fuerzas Especiales en diversas técnicas de paracaidismo o en lo que se requiera.

Pero esto no siempre fue así, sus inicios no fueron fáciles, y su existencia se debe al tesón que pusieron en su puesta en marcha un puñado de Oficiales y Sub-Oficiales que solo querían disfrutar su deporte y poder practicarlo en toda regla, para ello en 1970 se reúnen en la Base Aérea de El Bosque y fundan el Club de Paracaidismo y de esta manera poder practicar esta disciplina.



*Boinas Azules previo a un salto desde un C-47 del Grupo de Aviación N°8  
(Gentileza del señor Iván Cifuentes)*

Como todos los inicios de actividades que nacen bajo el alero de la pasión, su comienzo fue difícil pero no por eso menos profesional, la primera tarea fue reciclar antiguos paracaídas que eran utilizados por los pilotos en los aviones, y tras realizarles algunas modificaciones quedaron aptos para el paracaidismo deportivo, salto libre. Inicialmente estas actividades eran realizadas fuera del horario laboral (guardias) y no representaban un gasto adicional a la institución, pero luego de meses de una férrea instrucción y en conocimiento del Alto Mando de la época, del profesionalismo con que este grupo enfrentaba esta tarea, es que deciden apoyarlos, intercediendo para ello con el Ejército, para que los incluyera en su curso de paracaidismo en la Escuela de Paracaidismo y Fuerzas Especiales del Ejército de Chile.

Tras meses de duro entrenamiento llegó el ansiado día en que los Boinas Azules realizaron su primer salto el 27 de noviembre de 1970, desde un helicóptero Bell UH-1H sobre la Base Aérea de Colina, la elección de este aparato se debe principalmente a la estabilidad de su vuelo y poder quedar en estacionario mientras se realizaba este primer salto que quedaría marcado como el inicio oficial de los Boinas Azules. Este primer curso se denominó "Alfil"



Integrantes del primer curso de paracaidistas "Alfil".  
(Gentileza de Claudio Cáceres G.)

Salto Número	Fecha	LUGAR	Avión	Tipo Salto	ALTURA	Tiempo Caída Libre	Total Tiempo Caída Libre	Blanco Dist.	Viento
1	20 Mayo 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/	F/z	2m
2	26 Mayo 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/	80m	3m
3	9 Junio 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/	F/z	3m
4	9 Junio 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/	60m	3m
5	14 Julio 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/	080cm	0m
6	16 Julio 73	COLINA	C-47	LE	5200"	--	/	30m	2m
7	4 Agosto 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/		6m
8	4 Agosto 73	EL BOSQUE	C-47	LE	3200"	--	/		7m
1	21-Nov-73	EL BOSQUE	C-47	L	3500"	05"	00'05"	F/z	
2	24-XI-73	EL BOSQUE	CESSNA 192 420	L	3500"	05"	00'10"	F/z	12m
3	28-XI-73	EL BOSQUE	CESSNA 192 420	L	3500"	10'	00'16"	35m	12m

Bitácora de saltos del Cabo 1° de la FACH (R) y ex Boina Azul Iván Cifuentes Ormazábal

La agrupación tomó el nombre de Boinas Azules, por la boina que caracteriza a los paracaidistas en muchas partes del mundo, y además por el color azul que identifica plenamente a la Fuerza Aérea de Chile. Su primer líder fue el Teniente (DA) Leonardo Antonucci Salazar.



*Teniente (DA) Leonardo Antonucci Salazar.*



Para poder conocer mayores datos de estos primeros tiempos, se entrevistó al Cabo 1° de la FACH (R) y ex Boina Azul Iván Cifuentes Ormazabal, oriundo de Rancagua, hoy radicado en Santa Clara, California.

El perteneció al segundo curso “Broncos” ingresando al Club en febrero de 1973, entre sus instructores recuerda al Teniente Antonucci, bajo su mando inicio un duro entrenamiento de tres meses, para realizar su primer salto el 26 de mayo de 1973 desde un avión C-47 del Grupo N°10, sobre la base Aérea de El Bosque, y como consta en su bitácora de saltos, se realizó con línea estática desde 3.200 pies de altura

con un viento calma de 2 nudos en tierra, para la ocasión se utilizó un paracaídas 7TU de 28 pies de diámetro.

Pero este solo era el primero de una serie de saltos antes de ser considerado como un “Boina Azul”, ese mismo día realizó un segundo salto desde el mismo avión.

Continuó su entrenamiento y realizando saltos, dos más en junio, julio y agosto, llegando al octavo salto con el cual ya sería considerado un BA, esto ocurrió el cuatro de agosto de 1973 sobre la misma base y en condiciones muy similares, solo destaca en la bitácora que el viento en tierra era de 7 nudos.

Posteriormente a éste, se produce el primer salto ya como un miembro reconocido del Club de Paracaidismo Boinas Azules, recordándolo en el día 21 de noviembre del mismo año sobre El Bosque,

un salto libre desde 3.500 pies de altura y con 5 segundos de caída libre, saltando desde el Douglas C-47, número FACH 951.

Dato este último que representa la huella que deja tan importante momento para este paracaidista que cuarenta y siete años después no olvida el número del avión ni el nombre de sus nóveles instructores de la época como fueron el teniente Leonardo Antonucci y los integrantes del primer curso, Suboficial Carlos Cabezas, Luis González (Puccini) y Jesús Novak entre otros.

Son muchas las anécdotas de aquellos tiempos que recuerda Iván, como el que se llevaban el equipo y los paracaídas a la casa para revisarlos y doblarlos, luego para irse a la base en aquel tiempo tomaba bus de locomoción pública causando más de una mirada extrañada.

Luego esta su “actuación” casi permanente de “viejo pascuero” para diciembre, donde los aterrizajes no siempre fueron tan felices ya que en una ocasión actuando como tal para una fiesta en el grupo N°10, apenas tocó tierra, se le echaron encima todos los niños para quitarle los dulces quedando muy desarmada la barba, cojines de panza y sin dulces que se suponía él era quien repartiría.

En otra oportunidad en igual función el viento imprevisto lo desvió a la población José María Caro, cayendo sobre un parrón, lo que no impidió ser nuevamente “asaltado” por una multitud de niños para quitarle los dulces, finalmente fue rescatado por un jeep de la guardia que llegó en su auxilio, llegando al Grupo 10 sin bolsa, sin barba, sin botas. Afortunadamente en el grupo tenían un plan “B” y otro “Viejo Pascuero” de reserva, ya estaba repartiendo dulces a los niños.



**Cabo 2° Iván Cifuentes en 1976.  
Al fondo se divisa el C-47 N°970 de la FACH.**

Así este grupo de paracaidistas se hizo muy conocido y siempre eran requeridos para distintas celebraciones, como fue la del 18 de septiembre de 1975, en que llegaron por primera vez a saltar en Olmué, durante las Fiestas Patrias y fiesta del Club de Planeadores de la localidad.

*“Recordamos que el primer día, fue espectacular, la gente se agolpó en el aeródromo en grandes cantidades, saltos, vuelos populares en avión o en planeador, uno de los cuales me hizo acreedor de mi primer vuelo en uno de ellos, una gran experiencia en manos de don Francisco Corrales el dueño de casa, pero el segundo día, amaneció nublado sin que pudiéramos soltar amarras y despegar para una demostración más.*

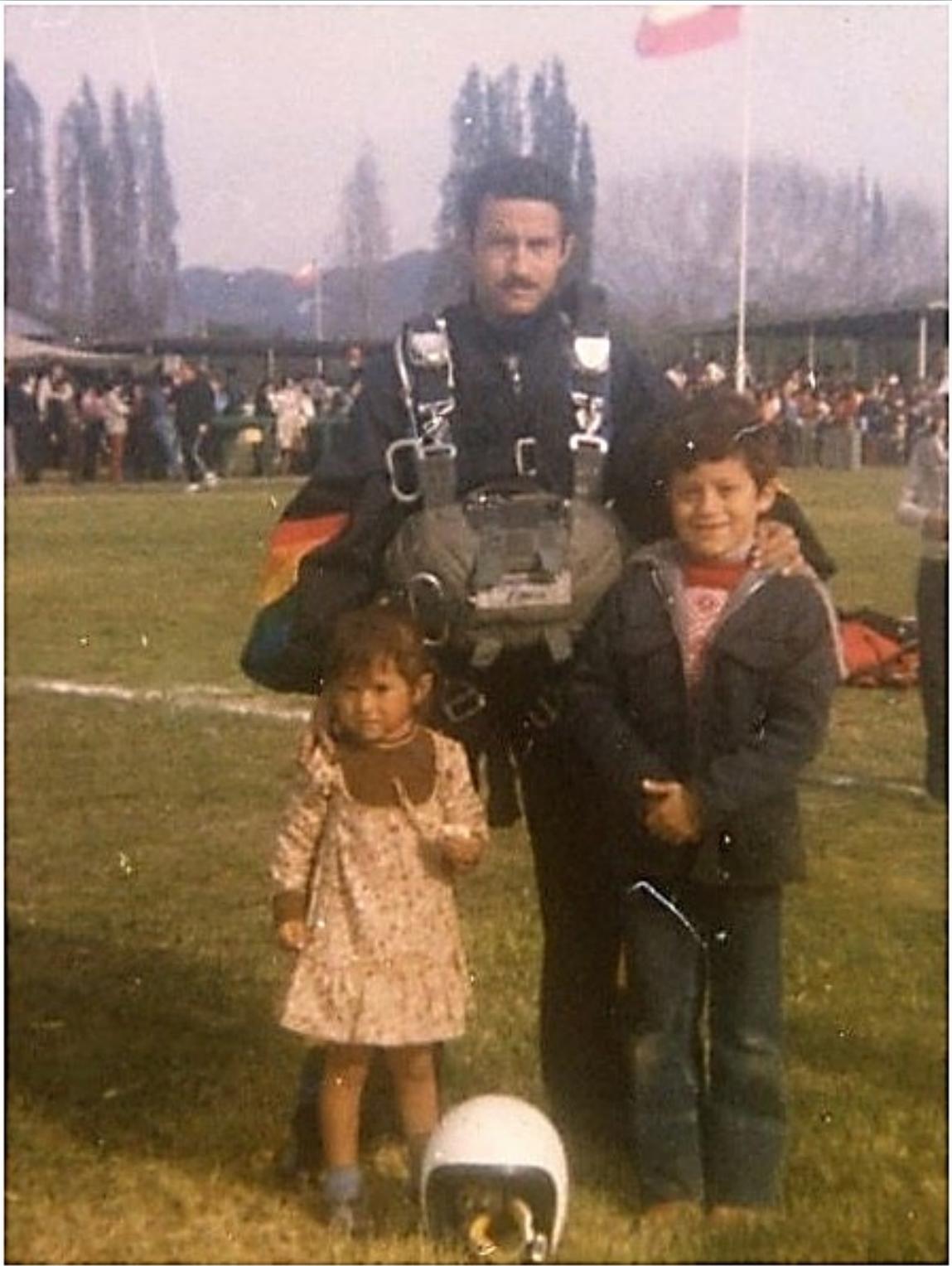
*Como no queríamos defraudar al público asistente, surgió la idea de utilizar una de las cuerdas con que se tiraban los planeadores, la que amarrada a una camioneta Chevrolet C-10 en un extremo y por*

*el otro lado a la correa del pecho del paracaídas que estaba abierto, como resultado, el paracaídas se inflaba a medida que la camioneta aceleraba y por lo tanto el paracaidista se elevaba, y se descolgaba frente al público causando grandes sorpresas y arrancando aplausos”.*

Estos recuerdos de Iván, son en realidad un pequeño homenaje a todos aquellos hombres que dieron inicio a una de las destacadas escuadrillas de presentación que posee la FACH. Otra de tantas e importantes participaciones en aquellos años de inicio fue el 4° Campeonato Nacional de Paracaidismo Deportivo en San Felipe en diciembre de 1977.

Además de su constante trabajo de difusión, esta unidad apoya el desarrollo y perfeccionamiento de las técnicas de salto libre a las unidades de Fuerzas Especiales de la Institución, como también la investigación y desarrollo científico en materias de fisiología de vuelo, al apoyar las actividades realizadas por el Centro de Medicina Aeroespacial (CMAE) en dicho campo.





*Cabo 2° Iván Cifuentes junto un par de niños tras efectuar un salto en Colina. 1975*

Un hito a nivel mundial en esta escuadrilla es el realizado en 1980 con motivo del cincuentenario de la Fuerza Aérea, en la oportunidad realizaron el primer salto en paracaídas sobre el continente antártico, el día 22 de marzo desde un avión Lockheed C-130H Hércules.



***Salto en la Antártica el 22 de marzo de 1980***

Es en el año 1987 cuando tras la reactivación del Grupo N°11 en la Base Los Cerrillos, este club pasó a denominarse Escuadrilla de Paracaidismo "Boinas Azules", Unidad que reúne a los aviadores paracaidistas libres, que representan desde entonces a la Institución, creando conciencia aérea nacional a través del desarrollo de la actividad del Paracaidismo.

Desde su creación este equipo ha realizado miles de saltos en Chile y el extranjero, obteniendo diversos títulos en Campeonatos Nacionales e Internacionales. El año 1997 logran el título de campeones latinoamericanos de Precisión de Aterrizaje, en el campeonato realizado de esta disciplina en Girardot, Colombia.

Desde enero de 2006, la Escuadrilla de Paracaidismo "Boinas Azules", es asignada a la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas", alma mater de los Suboficiales de la Institución, en este ámbito la Unidad, desempeña funciones de docencia a los futuros aviadores y promueve el ingreso a la Fuerza Aérea de Chile.



***22.3.1975, Tte. Antonucci, en pos de un salto HALO***

Los “Boinas Azules” están entrenados en técnicas de Paracaidismo Militar Básico, Empaque, Mantenimiento y Abastecimiento Aéreo (EMABA) y técnicas de paracaidismo TÁNDEM que les permite transportar pasajeros, luego de un proceso de postulación completarán un programa de entrenamiento de 5 semanas, en el que aprenderán las técnicas básicas de paracaidismo libre.



*23 de marzo de 2022 frente a un C-130 Hércules (foto FACH)*

Luego serán entrenados y capacitados en diversas técnicas de paracaidismo que le permiten, entre otras misiones, realizar demostraciones de la especialidad al más alto nivel de destreza, realizando innumerables maniobras de acrobacia individual como en grupo, todo esto, en pro del incremento de la conciencia aérea nacional por medio de las capacidades profesionales del personal Institucional.



Como se mencionó anteriormente desde 2012 y en conjunto con la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” y la Escuadrilla de Bandas, pasan a conformar el Grupo de Presentaciones de la Fuerza Aérea de Chile.

Los “Boinas Azules” son miembros activos de la Fuerza Aérea de Chile que luego de un proceso de postulación completarán un programa de entrenamiento de 5 semanas, en el que aprenderán las técnicas básicas de paracaidismo libre.



Así entonces un Boina Azul es un aviador militar, entrenado en diversas técnicas de paracaidismo que le permiten, entre otras misiones, realizar demostraciones de la especialidad al más alto nivel de destreza, en pro del incremento de la conciencia aérea nacional por medio de las capacidades profesionales del personal Institucional.

### **Erwin Cubillos Salazar**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

Apuntes del Teniente (DA) Leonardo Antonucci Salazar

Revista Fuerza Aérea N° 151

Revista Fuerza Aérea N° 160

Revista Fuerza Aérea N° 208

Apuntes del Cabo 1° ex Boina Azul Iván Cifuentes Ormazábal

Página oficial de la Fuerza Aérea de Chile <https://www.fach.mil.cl/>

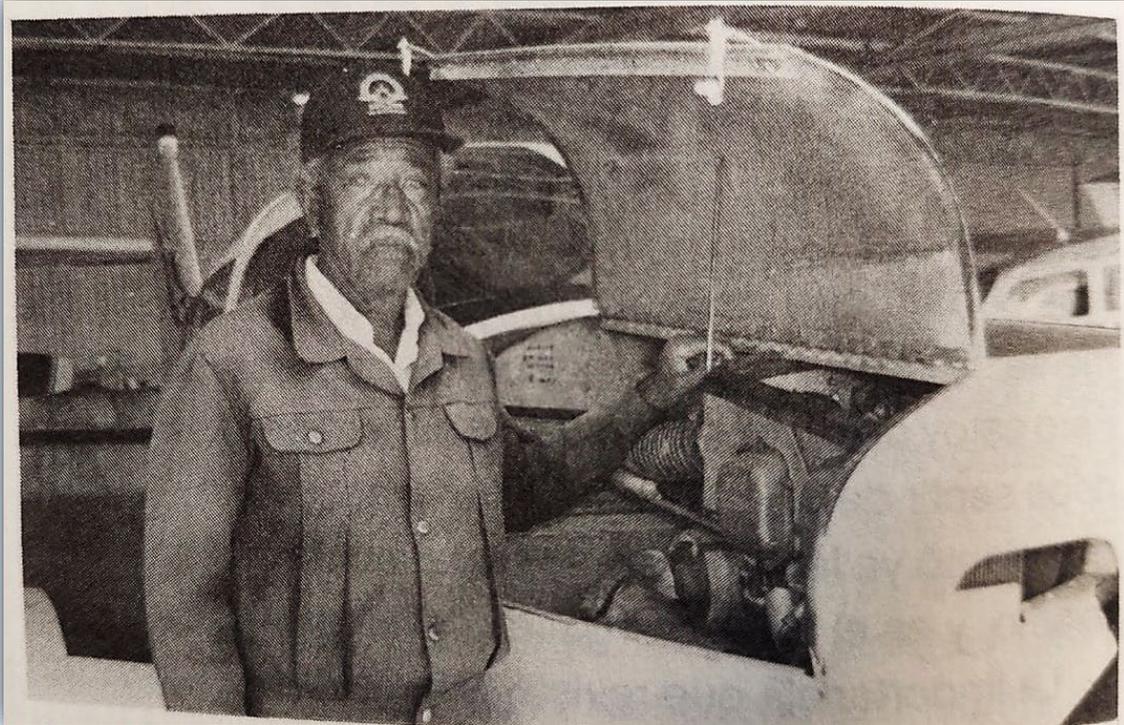
Facebook de los Boinas Azules <https://www.facebook.com/groups/132957877230>

Especiales agradecimientos a los señores Claudio Cáceres Godoy e Iván Cifuentes Ormazábal



## VII. DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

### “ROJITAS”



*José Rojas Cortés “Rojitas”*

Oriundo de Combarbalá, como buen chileno pata e'perro, buscando mejores expectativas económicas en su juventud José Rojas Cortés incursionó por varias partes de la zona norte del país realizando labores de diversos tipos, tanto en obras públicas como en la minería.

En Potrerillos fue constructor de caminos, en María Elena calichero, en Inca de Oro pirquinero, hasta que en 1963, contratado para realizar labores de control y vigilancia en el Club Aéreo del Cobre, situado en ese entonces en la pista denominada del kilómetro catorce, en el camino que une El Salvador con Copiapó ahí echó raíces.

Aeródromo que había venido a reemplazar al viejo campo aéreo de Potrerillos.

Al cambiarse en 1968 el club a su actual ubicación en el sector denominado El Salvador Bajo en las cercanías del Mineral del Salvador, para allá se fue siguiendo a una entidad que ya sentía como propia.

Cansado de la distancia que mediaba entre el Salvador Bajo y Diego de Almagro, otrora denominado Pueblo Hundido, donde residía con su familia, habilitó un dormitorio en el club y así sus viajes a Diego de Almagro se redujeron a lo estrictamente necesario.

Acostumbrando a la soledad de la pampa, la llegada de los aviones comerciales y de otras entidades, le servían de entretención haciendo que el lento pasar de las horas no le fuera tan tedioso.

Con un innato deseo de aprender, de a poco fue colaborando con los mecánicos del club en las labores de mantenimiento de sus aeronaves, hasta que, sin tener licencia alguna, llegó a ser un avezado ayudante de mecánico.

Asimismo, cuando era necesario ayudaba en sus labores al personal de la aerolínea que atendía El Salvador y además a quien se lo solicitara, por lo que la figura de "Rojitas" como cariñosamente era llamado, se hizo muy popular y hasta mereció una crónica en una revista aeronáutica.

Por su parte pasó a conocer a todos los que en la zona tenían alguna relación con la aviación, partiendo por los socios del club aéreo.

Sus horas de mayor relaxo eran en las noches, cuando en medio del silencio se entretenía observando esos cielos estrellados, donde se palpa la majestad del Creador.

Aunque no todo era bucólico y a veces el clima zonal le deparó más de una sorpresa, como cuando una inesperada nevazón, cubrió los hangares con una capa de nieve tan pesada, que debió realizar denodados esfuerzos para que la techumbre no cediera aplastando los aviones.

No obstante, su vida transcurría sin mayores sobresaltos, acostumbrando a ciertas horas a sentarse bajo un alero de la sede social, dejando a su mente divagar paseando la vista sobre la inmensidad de la pampa. Período de meditación que una vez se vio interrumpido cuando próximo suyo constató que varias lagartijas, iguanas las llamaba él, se acercaban a sus pies.

Compadecido de ellas fue a buscar unos panes y haciendo de ellos migas, se las fue lanzando de a poco. Alimento que ellas comían con gran voracidad. Algo que se fue repitiendo hasta convertirse en diaria costumbre.

Fue un día en que entretenido con sus "iguanas", sintió la sensación de que alguien más lo observaba, viendo con sorpresa que un zorro desde cierta distancia miraba como a ellas daba de comer.



Ir a buscar algo que ofrecerle y lanzárselo fue un solo acto. Lo que el animalito cogió y se lo comió con deleite.

Desde entonces fue uno más de los seres a los que diariamente debía alimentar, obteniendo la generosidad de las tripulaciones de cabina de los aviones comerciales, que siempre tenían algo para sus protegidos.

Sin embargo, ni el zorro ni las lagartijas dejaban acariciarse, no obstante llegar junto a sus pies a coger la comida.

A no dudar, algo había en él que hacía que esos seres se le acercaran con confianza. Confianza a la que aún faltaba una nueva muestra.

Recostado en su cama, cierta tarde se preparaba para disfrutar de una reparadora siesta, cuando sintió que un pajarito piaba en el dintel de la puerta. Levantando la cabeza observó que un pequeño gorrión revoloteando daba saltitos sobre sus escasos muebles. Sorprendido solo atinó a decirle "...Pase, entre con confianza".

Aunque pueda parecer ficción, aquel pajarito de a poco se fue acercando hasta terminar parado en su almohada, pasando desde ese día a convertirse en un amigo más, que hacía más llevadera su vida en aquel retiro casi monacal.

De dónde venía, nunca lo supo. Tal vez lo hiciera desde la población aledaña al mineral, donde había agua y árboles bajo los cuales cobijarse. Pero los kilómetros que separaban el aeródromo del mineral, sin duda eran una distancia no menor para una avecilla como aquella, por lo que no sería extraño tuviera su hábitat en el mismo aeródromo.

Enterado de ello, cuando nos correspondió ir al Club Aéreo del Cobre a presentar el Programa de Instrucción Complementaria para Clubes Aéreos, mi mayor interés fue conocer a "Rojitas", quien nos atendió con mucha amabilidad. Naciendo entre nosotros una especial amistad, aunque por las horas en que llegaba y partía el avión de itinerario, con el ajetreo que se armaba nunca pudimos ver ni al zorro ni al gorrión, sí a las lagartijas.

Oportunidades en que le llevaba paquetes con refrescos y alimentos, que él agradecía con sincera emoción.

Fue un día en que viajamos en un avión institucional y disponiendo de más tiempo, le solicité me autorizara a grabar algo de su vida, cosa a la cual accedió sin mayores problemas.

Ahí me contó cómo se había desarrollado su vida desde joven, pasando por su Servicio Militar en 1943 en el Regimiento de Artillería N°5 "Antofagasta", en aquellos años con cañones tirados por caballos. Unidad para mi muy querida, por cuanto en ella mi padre había desarrollado gran parte de su carrera como oficial de Ejército y por tanto la conocía al dedillo.

Fue entonces que, en una muestra de confianza, me relató que, con tantos años en el aeródromo, sus viajes a Diego de Almagro se habían espaciado mucho ya que no soportaba el bullicio y lo agitada de la vida pueblerina.

Por ello prefería que sus familiares lo vinieran a ver, antes de tener que ir donde ellos.

Pero había algo que lo atormentaba y mucho. Su vista se estaba acortando y una operación a la que se sometiera no había dado los resultados que de ella esperaba.

La ceguera estaba a la vuelta de la esquina y aquello sí lo preocupaba.

Tiempo después, al volver al mineral, lo primero que hice tan pronto bajamos del avión fue preguntar por él para entregarle sus paquetes.

La respuesta me dejó sin palabras, alejándome para que no vieran que la emoción me había traicionado.

Una noche, me contaron, tras cuarenta y cuatro años de servicio en el club, tal vez cogido por la tristeza y con una ceguera que ya lo hacía caminar a tientas, no esperó a que El Señor lo llamara, prefiriendo él ir a su encuentro.

### **Sergio Barriga Kreft**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## VII. AVIONES CON HISTORIA



*Imagen del Cessna 337 del Ejercito en vuelo sobre la zona centro sur de Chile.  
(Créditos en la fotografía de Álvaro Soto M.)*

### **CESSNA 337 “SKYMASTER” MILITARIZADOS EN CHILE**

La empresa aeronáutica Cessna Aircraft, diseñó y construyó un avión bimotor en configuración tractora y propulsora, al que denominó Cessna modelo 336 “Skymaster”.

Este avión tenía la facilidad de ser operados por pilotos civiles sin tener que pasar por un curso de entrenamientos en bimotores. El prototipo realizó su vuelo de prueba el 28 de febrero del año 1961.

Posterior a sus pruebas, se rediseñó el modelo original dando vida al modelo 337 Super Skymaster, el que tenía una diferencia notable con su antecesor, el tren de aterrizaje era retráctil.

La Cessna produjo una gran cantidad de estos modelos, e incluso se fabricó en Francia, por la empresa Reims Aviation.

Derivado de este modelo a petición de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, se desarrolló el modelo militar, Cessna O-2 de gran utilización en la guerra de Vietnam.

### **Operaciones en Chile:**

Estas aeronaves Cessna 337 netamente civiles, han sido utilizadas en Chile en sus diferentes versiones, cumpliendo roles de observación, detección de incendios forestales, transporte y la más conocida, la prospección pesquera.

Dentro del numeroso inventario de estos aviones Cessna 337 en Chile, solamente seis aparatos, pasaron de su rol civil, al militar o policial, y luego volvieron a la vida civil. El orden comienza con Carabineros de Chile en la década de los años sesenta, seguido por la Aviación Naval a fines de los setenta, para finalizar con el Ejército en los ochenta.

### **Carabineros de Chile:**

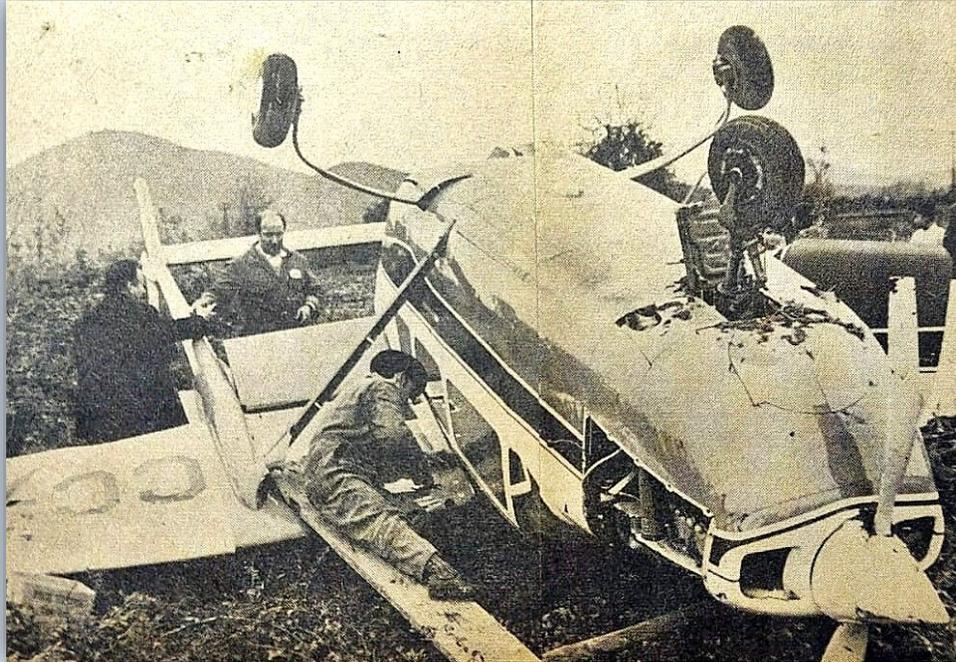
Entre los años 1966 y 1967, el Club Aéreo de Carabineros de Chile, adquirió en Estados Unidos, dos aviones Cessna 337 Super Skymaster.

Cabe hacer presente que si bien el Registro Nacional Aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, registra la inscripción de ambos aviones, estos nunca realizaron labores policiales. Cessna 337A matrícula pasavante CC-KKG (s/n° 337-0439) ex N5339S. Esta aeronave realizó su vuelo de traslado hacia Santiago de Chile, desde la fábrica Cessna en Wichita, Kansas, EEUU.

El día 21 de junio del año 1966, despegó desde el aeropuerto de Antofagasta, rumbo a Santiago, aeropuerto de Los Cerrillos. A la altura de Santo Domingo, el piloto Señor Augusto Schweinitz, estableció contacto con Los Cerrillos, solicitando las autorizaciones correspondientes, las que fueron accedidas. En rumbo hacia Santiago bajo condiciones climáticas adversas, sus instrumentos de navegación acusaron fallas, obligando al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia en el kilómetro 62 del camino Santiago a Melipilla. Lamentablemente en el aterrizaje, el ala derecha, impactó un letrero vial, derivando que el avión girara y cayera invertido en una zanja lateral, felizmente sin consecuencias para el piloto, quien resultó ileso.



*Vista del letrero caminero que muestra los daños del impacto alar. Imagen: Revista Flash.*



*Estado en que quedo el avión invertido. Imagen: Revista Flash.*

Del resultado del sumario N° 32/66, se señala que el accidente se debió a la falla de los instrumentos de navegación electrónicos de la aeronave, la cual, resultó con daños del orden del 70% siendo dada de baja.



*Posterior al accidente, sobre su tren de aterrizaje. Imagen: Revista Flash.*

Cessna 337B Skymaster matrícula pasavante CC-KKI (s/n° 3370638) ex N2338S. Fue registrado el 12 mayo de 1967 en el RNA a nombre del Club Aéreo de Carabineros de Chile. El mismo día, fue transferido y registrado con matrícula CC-PWK, a nombre del señor Walter Hochschild Kaufmann.

Utilizando el mismo registro, se transfiere a don Agustín Gálvez Figari, el 2 de septiembre de 1970, quien a su vez, lo transfiere el día 16 del mismo mes de septiembre, a don Joaquín Antonio García Casalegno.

El 23 de febrero de 1972, es transferido a Línea Aérea Agrotecna Ltda. con registro CC-CAZ. Utilizando la misma matrícula, se transfiere el 27 de septiembre de 1974 a la Sociedad Pesquera Coloso S.A.



*Cessna 337 operando para Pesquera Coloso en el norte de Chile. Crédito en la imagen.*

La Pesquera Coloso S.A. luego de cuatro años de operaciones, transfiere el avión el 7 de agosto de 1979 a la Sociedad Aeronáutica del Pacífico Ltda. siempre con el mismo registro.

El 14 de agosto de 1981 es transferido con nuevo registro, CC-PET a nombre de Alexander Chechilnitzky y Maximiliano Godoy. El registro se cancela de acuerdo al artículo 42 letra d\* del código aeronáutico, el 2 de agosto de 2011.

Finalmente, el día 11 de agosto del año 2017, es inscrito a nombre de don Fernando Cristian Lorenzo Larrañaga Larrañaga, con la misma matrícula CC-PET, quien lo opera de manera civil, hasta la fecha.



**Fotografiado en aeródromo Municipal de Vitacura el 18 de enero del año 2014.**

*Crédito: Sr. Roberto Antonio Rojas Silva.*

### **Armada de Chile**

La Aviación Naval de Chile en el año 1977, determinó la carencia de la capacidad de exploración aeromárítima, procediendo a comprar un avión Cessna 337F en el mercado de segunda mano de los Estados Unidos de América.

La aeronave Cessna 337F (s/n° 33701444) ex N8044M, arribó a la Base Aeronaval de “El Belloto” el 29 de octubre de 1977, a los mandos del Capitán de Fragata, René Maldonado Bouchon, acompañado del Capitán de Corbeta, Ariel Rosas Mascaró y del Capitán de Aeronave, mecánico de aviación, Cabo 1° Manuel Tamayo Araneda, recibiendo la matrícula Naval 116.



**Única imagen conocida del Cessna 337F Naval 116. Crédito: Sr. Carlos Saldivia Rojas.**

Con la adquisición de este avión, se cubrió la necesidad surgida, y estuvo en operación durante casi un año, hasta la llegada de los modernos aviones brasileños, Embraer P-111 diseñados para cumplir el rol necesitado.

Una vez arribados los Embraer P-111 a fines de 1978, la Armada ordenó su enajenación. En la práctica se resolvió una permuta con una empresa civil, que entregó a la Aviación Naval, un avión Piper PA-31-310 Navajo (s/n° 31-607), este acto se concretó en enero del año 1979.



*Imagen colorizada del avión Naval, realizada por el Sr. Erwin Cubillos Salazar.*

El Cessna 337F ex Naval 116, se registró a nombre de Turismo Aéreo de Chile Ltda., recibiendo la matrícula comercial CC-CHB.

El 15 de febrero del año 1980, mientras realizaba tareas de prospección pesquera para la empresa Coloso, a los mandos del piloto señor Tomás Araneda Guinatti, y como copiloto, don Juan Bahrs Gutiérrez, se precipitaron al mar en un lugar frente a Punta de Porotos en La Serena, lamentablemente falleciendo sus tripulantes.

### **Ejército de Chile**

El Ejército de Chile, en el año 1979 compró en Estados Unidos tres aeronaves Cessna modelo 337, a fin de realizar labores de enlace, reconocimiento, transporte y observación.

Estos aviones fueron adquiridos a través del Club Aéreo del Personal del Ejército (CAPE).

Cessna 337H Super Skymaster, fue recibido en octubre de 1979 con matrícula pasavante CC-KIR, (s/n° 337-01910) del CAPE. Nunca fue inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves, pasando al Ejército de Chile con matrícula E-205.



*Fotografía realizada en el Aeródromo La Independencia de Rancagua. Crédito en la imagen.*

Tuvo un accidente en el aeródromo Eulogio Sánchez, Tobalaba, que involucró la muerte de la señorita María del Carmen Bosselin Correa, hermana del diputado Hernán Bosselin.



*Recorte de prensa, señalando el accidente. Imagen: Diario La Tercera.*

Prestó servicio en la Rama Aérea del Ejército durante quince años, siendo enajenado en septiembre del año 1994.

Fue vendido al insigne piloto sureño, don Germán Casas Fenske y registrado con matrícula CC-PPF el mismo año 1994.



*Captado posterior a su venta, en aeródromo Eulogio Sánchez, Tobalaba, el 9 de febrero del año 1996.  
Crédito: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Su siguiente dueño es la empresa aérea de Temuco, Aerotransportes Araucanía Limitada, "ATA" quien lo inscribe con la matrícula CC-CKH.



*Ya con los colores corporativos de ATA en su base de operaciones. Crédito: Sr. Fabián Puentes Elgueta.*

Durante su vida operacional con esta línea aérea, registra tres accidentes del mismo tipo, rotura del tren de aterrizaje, el 28 de junio de 2012, en aeródromo María Dolores de Los Ángeles, el 10 de febrero de 2017 aterriza sin tren en aeródromo Lequecahue, en Tirúa, y el 23 de enero de 2019 rompe tren izquierdo en Isla Mocha.



*En Isla Mocha, accidentado. Crédito: Sr. Fabián Puentes Elgueta.*

Hoy en los registros de la DGAC, aparece como dueño la empresa ABM Spa y como operador la empresa Aeroseed Spa.



*De visita en aeródromo Eulogio Sánchez, Tobaraba. el Cessna 337 E-206. Crédito: Sr. Carlos Medina Álamos (Q.E.P.D.)*

Cessna T.337H Super Skymaster llega al país en mayo de 1980, con matrícula pasavante CC-KIS (s/n°337-01942) del CAPE. Ex N704EG. Pasa al Ejército con registro E-206.

Una de sus destinaciones dentro del Ejército, fue el Pelotón de Exploración N°1 de Antofagasta.



*Insignia del Pelotón de Exploración N° 1, estampada en fuselaje del E-206. Crédito: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

El día 6 de julio del año 1995, el avión es adquirido por la empresa Agrícola e Inmobiliaria Santa Graciela Ltda., recibiendo la matrícula CC-PKB.



*Única fotografía disponible del Cessna 337 matrícula CC-PKB en aeródromo de Los Cerrillos.*

*Crédito: Sr. Álvaro Romero Pérez.*

Posteriormente el 18 de marzo de 1997 es vendida a la empresa Nazareno S.A. Su siguiente propietario es Servicios Aéreos Cosmos S.A., que la inscribe el 24 de junio del año 1999. Esta empresa aérea solicita la cancelación del registro el día 21 de junio del año 2001, y seis días más tarde, es vendido al Instituto de Aeronáutica Civil de la República de Cuba.



*El E-207 con esquema de la Cessna en aeródromo La Independencia de Rancagua en noviembre de 1987.  
Crédito: Sr. Claudio Cáceres Godoy*

Cessna 337H Super Skymaster (s/n° 33701948) matrícula del Ejército E-207. Este avión, también llega en el año 1980, y fue el único de los tres de la Institución, en portar al final de su vida operacional, un esquema de camuflaje.



*El mismo E-207 con esquema camuflado al final de sus operaciones en el Ejército. Crédito: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

El Club Aéreo de Castro adquiere este avión, el 16 de noviembre de 1994, registrándolo como CC-SKG.



*Ya con matrícula civil CC-SKG, ex E-207 en Los Cerrillos. Crédito: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Al momento de ser vendido, su camuflaje no fue alterado, solo se borraron las marcas militares, y en su fuselaje, portaba un dibujo del comic, "Terror de Tasmania", con un cohete en la mano. En su nariz lucía un hocico de tiburón, y la insignia de su nuevo dueño, el Club Aéreo de Castro.





*La ilustración del Demonio de Tasmania en el CC-SKG, ex E-207. Crédito: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Durante su permanencia de veinte años en el Club, sufrió un incidente, el 14 de julio del año 2007, cuando se despistó al aterrizar en el Aeródromo de Castro, por rotura del tren delantero. Su piloto, señor Robinson Águila, resultó ileso.



***Llegando al aeródromo de Maquehue para su entrega oficial a ATA.***

*Crédito: Sr. Fabián Puentes Elgueta.*

Fue vendido a Aerotransportes Araucanía Ltda. "ATA" el día 10 de febrero del año 2014, manteniendo la misma matrícula CC-SKG, hasta el día de hoy.



*Extraordinaria fotografía en vuelo de la flota de ATA, donde dos de tres aviones Cessna 337 son ex Ejército de Chile.  
Crédito: Sr. Fabián Puentes Elgueta.*

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía:**

Registro Nacional Aeronáutico, DGAC, varios libros.  
Accidentes Aeries, MNAE  
Accidentes, Air Brittain, Sr. Tony Beales.  
Libro Familia Aérea del Ejército.  
Revista Flash.  
Diario La Tercera.  
Airliners.Net.

#### **Colaboradores:**

Srs. Erwin Cubillos Salazar, Juan Carlos Velasco García, Álvaro Romero Pérez, Roberto Antonio Rojas Silva, Carlos Medina Álamos (Q.E.P.D.), Germán Luer, Michel Anciaux y Carlos Saldivia Rojas.



## VIII. SABÍA USTED?



**Arturo Meneses Kinsley**  
*Piloto que tuvo el honor de dar inicio oficial a las actividades de la Línea Aerpostal Santiago - Arica, el 5 de marzo de 1929*

Que el 5 de marzo de 1929, se verificó la inauguración oficial de la Línea Aero-Postal Santiago - Arica, antecesora de Línea Aérea Nacional (L.A.N.) y en su base histórica, la actual LATAM.

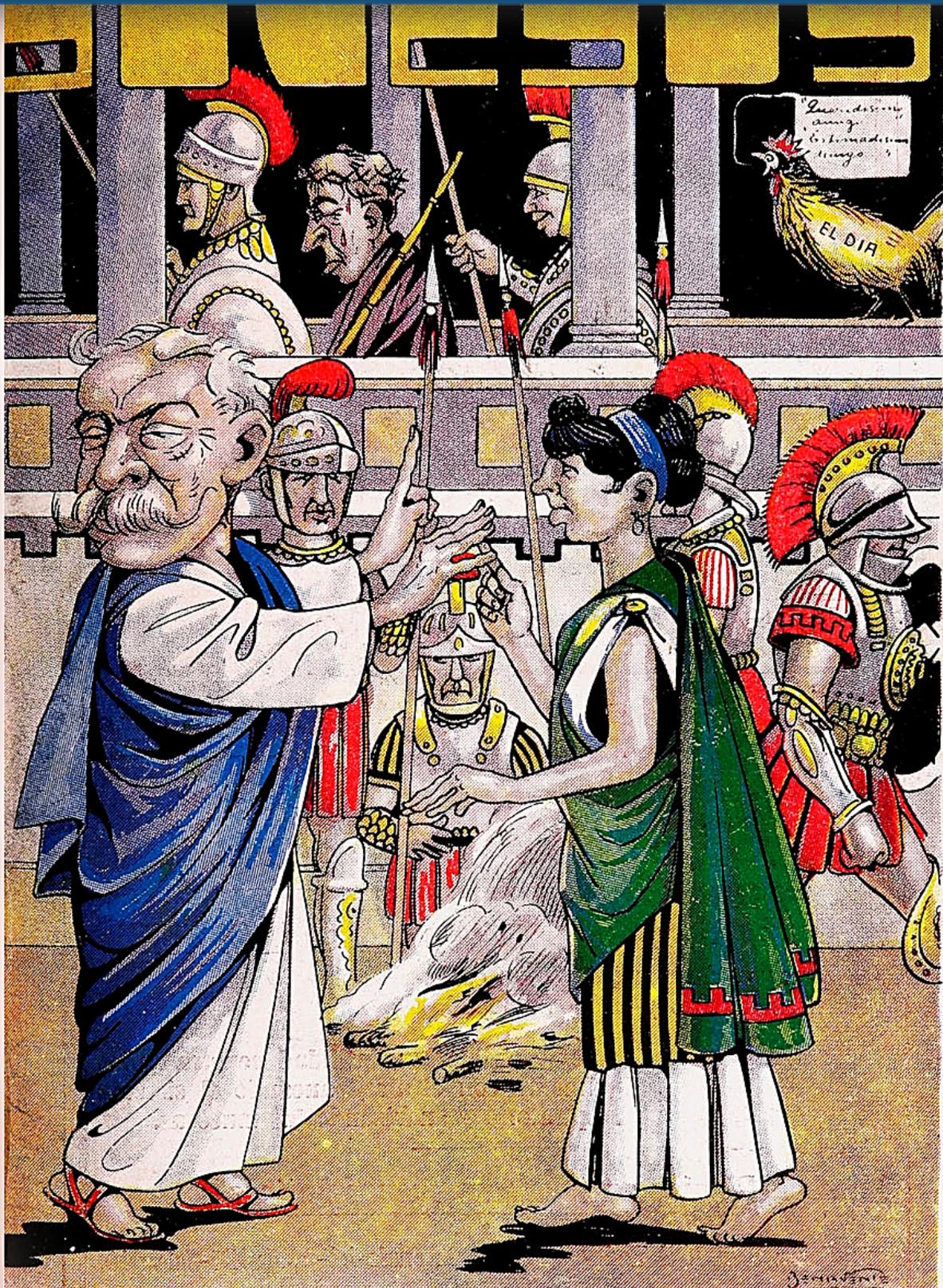
Este glorioso y trascendente inicio, partió con el vuelo de un modesto avión Moth Cirrus con motor de tan sólo 65 H.P., desde la “Base Aérea de El Bosque”. Esta aeronave sería pilotada por el entonces Teniente de Aviación y “Jefe de la Posta Aérea Santiago”, don Arturo Meneses Kinsley. Tras una solemne ceremonia en la cual estuvo presente el Presidente de la República, Ministros de Estado, Director de Correos y Telégrafos, además de numerosos Jefes y Oficiales de las Fuerzas Armadas.

El primer vuelo fue sumamente difícil y expectante. El avión que llevaba aquella primera saca de correspondencia al norte, iba tan cargado, que se dice que despegó después de correr casi toda la pista de El Bosque.

Aquel día, el teniente Meneses cumplió la misión encomendada, la que llevaría un derrotero que este año 2023, se cumplan 94 años de servicio al país.

Chile, gracias a la visión y audacia de sus autoridades, como también a la gran capacidad y determinación de sus aviadores, contaba, antes que otros países de Sudamérica, con una empresa de aeronavegación propia, de la cual nos enorgullecemos.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



LA HISTORIA SE REPITE

"72. Y el gallo cantó la segunda vez: y Pedro se acordó de las palabras que Jesús le había dicho: Antes que el gallo cante dos veces, me negarás tres veces. Y pensando en esto, lloraba." SAN MARCOS, capítulo 14, versículo 72.

## Escuela Militar de Aviación.

En el aeródromo militar de Lo Espejo se han llevado a cabo, como se sabe, los ensayos oficiales de algunos de los aeroplanos adquiridos por nuestro Gobierno para la Escuela de Aviación.

El acto revistió especial importancia, por cuanto fué presidido por el Ministro de la Guerra, D. Jorge Matte Gormaz, y el inspector de aeronáutica militar, general Pinto Concha.

Asistieron también varios jefes y oficiales del ejército, y soldados y clases del Batallón de Ferrocarrileros.

Poco después de las ocho de la mañana, el capitán Avalos tomaba el volante de dirección del Blériot. El aparato estaba fuertemente sostenido por cinco soldados a ambos lados. A las 8.55 A. M., el piloto dió la señal de partida, y militarmente los soldados dejaron libre el monoplano, que tomando una gran velocidad, se despegaba suavemente del suelo, subiéndose en pocos minutos a una altura de ciento

cincuenta metros. El primer ensayo duró veintidós minutos, atravesando San Bernardo de norte a sur, y en dirección a Santiago, hasta la

Después de traer el aparato a su punto de partida y efectuar nuevamente los preparativos necesarios para la segunda prueba, el general Pinto Concha, con el objeto de precisar la altura

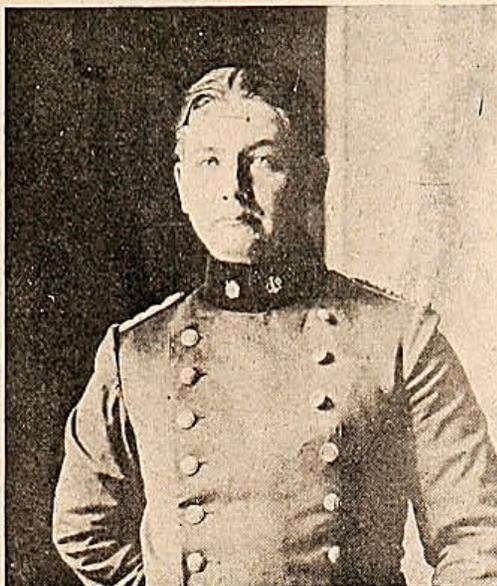
máxima en ese vuelo, ofreció al aviador un altímetro.

La partida se verificó esta vez a las 10.10 A. M., y después de tomar una altura de trescientos metros, más o menos, tomó la dirección hacia Santiago.

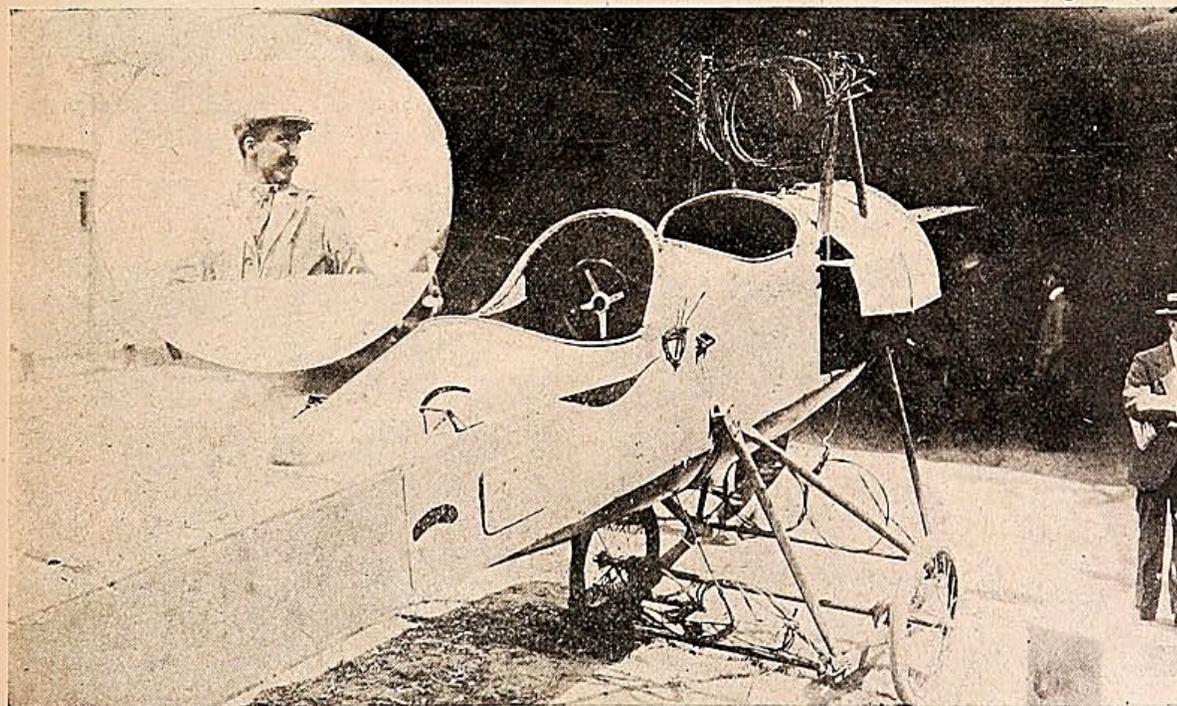
El clásico ruido del motor anunció luego a los habitantes de esa ciudad, la visita de un nuevo piloto. El público, entusiasmado aun con el soberbio espectáculo que nos ofreció el domingo Napoleón Rapini, corrió a tomar posiciones, a fin de observar el paso del «hombre-pájaro.»

En este vuelo el experto piloto chileno, capitán Avalos, llegó hasta el cerro San Cristóbal, a 750 metros de altura, empleando en sus diversos virajes,

por los alrededores de Santiago, cuarenta minutos, tiempo muy recomendable, y que confirmó el buen funcionamiento del motor.



Capitán de ejército, D. Manuel Avalos, piloto-aviador, director técnico de la Escuela Militar de Aviación, cuyas pruebas iniciales le han merecido grandes felicitaciones.



EL MONOPLANO «DUPERDISSIN» DE 70 H. P. QUE SE ESTÁ ARMANDO PARA LA ESCUELA. (EN EL CÍRCULO) EL MÉCANICO AVIADOR, SR. CABEZAS.

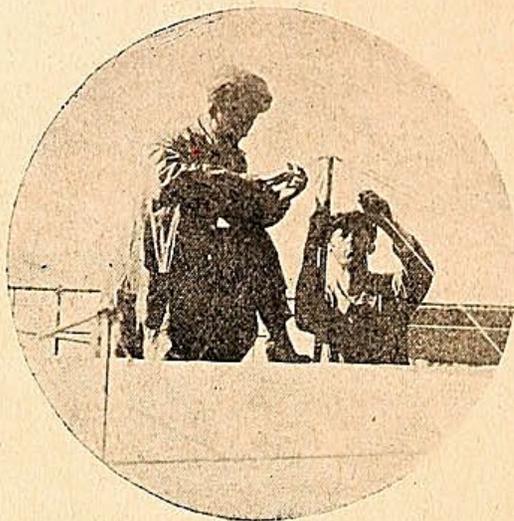
comuna de San Miguel. El aterrizaje, ejecutado con admirable precisión en un *vol plané*, mereció las felicitaciones del señor Ministro de la Guerra y el general Pinto Concha.

A su regreso al aeródromo, el capitán fué muy felicitado, como asimismo el mecánico, a cuyo cargo ha estado la armadura y montaje de los aeroplanos.

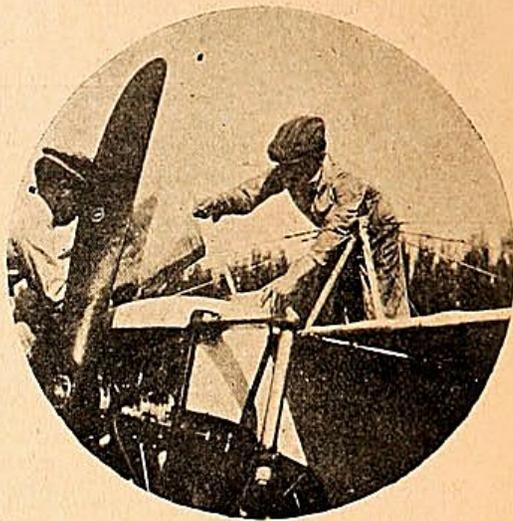
También se preparó para una prueba el biplano Voisin.

El piloto-mecánico Miguel Cabezas, encargado de ella, no pudo llevarla a efecto a causa de la

nado, que están echadas prácticamente en Chile las bases de la aviación militar, por cuya suerte tanto se preocupó el celo patriótico de los ciudadanos y de la prensa.



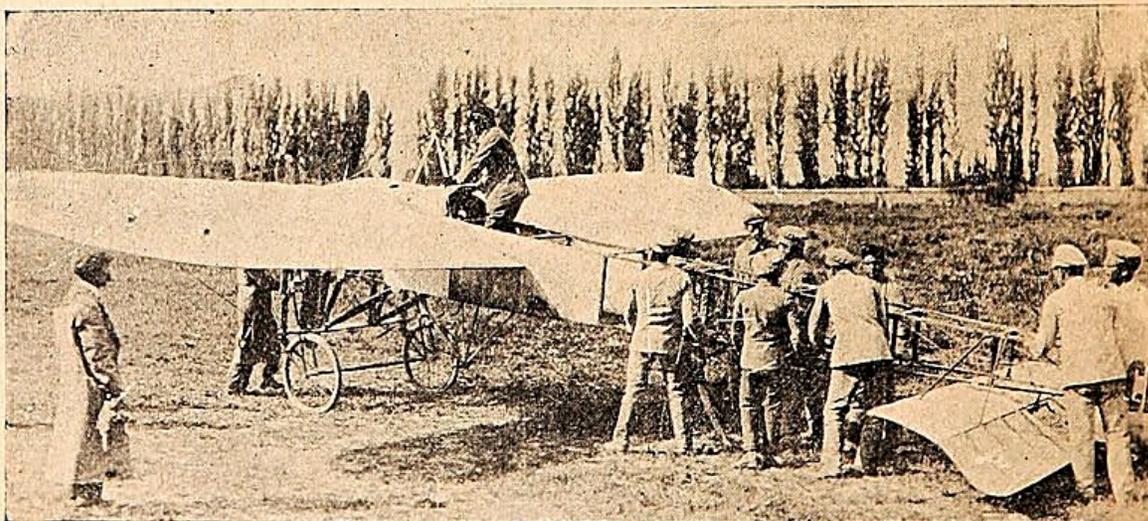
El mecánico aviador Sr. Cabezas, preparando el biplano Voisin.



El mecánico Sr. Ubcini, preparando el Blériot del Capitán Avalos.



EL MINISTRO DE GUERRA, ACOMPAÑADO DEL GENERAL PINTO CONCHA, DEL CAPITÁN AVALOS Y ASISTENTES A LA PRUEBA OFICIAL.



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

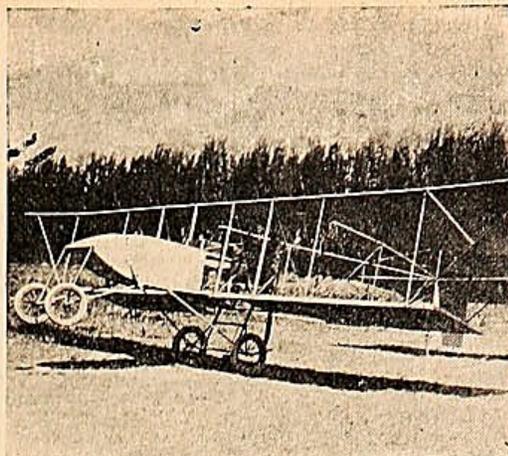
mala calibración y de no haberse preparado bien, por falta de tiempo, el servicio de bujías, algo deteriorado a causa del gran tiempo que el biplano ha permanecido encajonado.

Se puede decir, después de todo lo relacio-

El capitán de Ejército, Sr. Avalos, ha demostrado que supo aprovechar debidamente la misión que le encomendara el Supremo Gobierno y que se apropió todos los conocimientos necesarios no sólo a un piloto aviador sino tam-



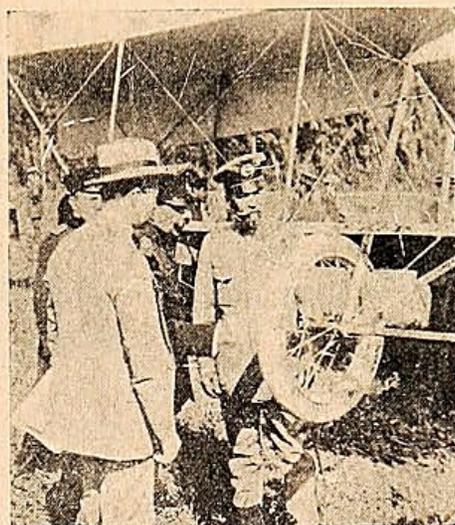
El general Pinto Concha, conversando con el Capitán Avalos.



El biplano Voisin de 80 H. P.



El ministro de Guerra, felicitando al Capitán Avalos después de la prueba oficial.



El General Pinto Concha inspecciona general de Aeronáutica, detallando un neumático.



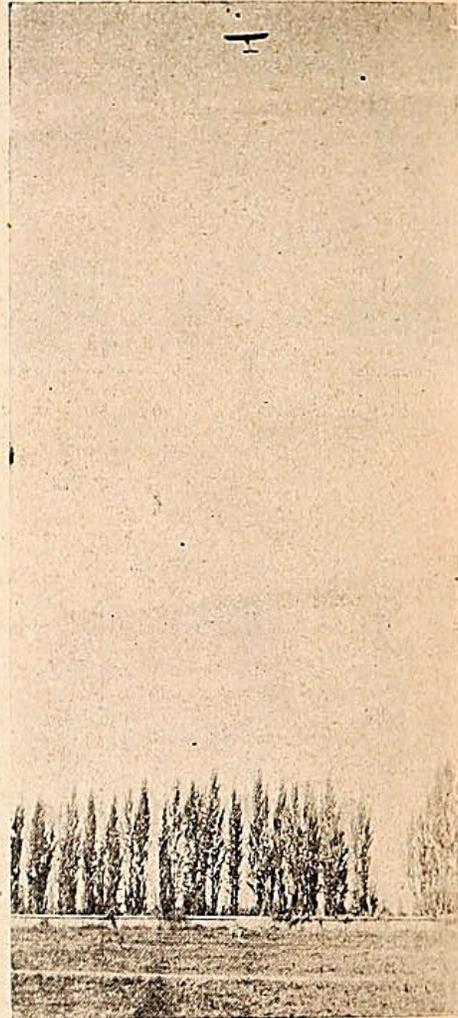
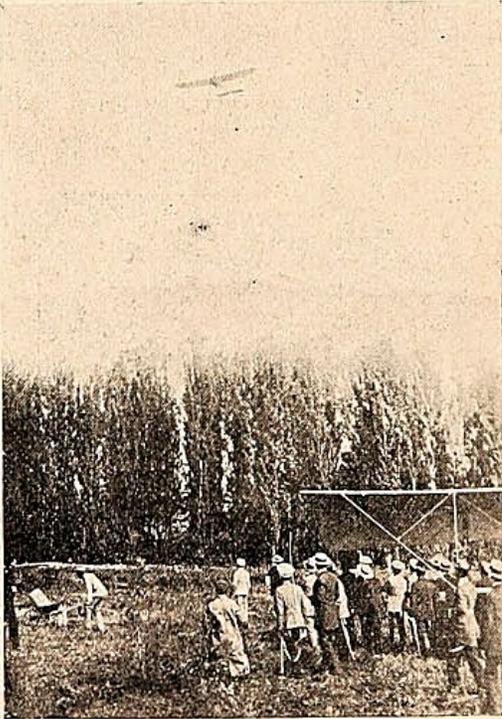
LOS SRES: RENATO ALFONSO, MINISTRO DE GUERRA, GENERAL PINTO CONCHA, INTENDENTE MILITAR BAEZA YÁVAR, MAYOR ARENAS Y MAYOR MALDONADO, DURANTE LA PRUEBA OFICIAL DE LOS APARATOS.

bién a un jefe de ejército que debe poner dichos conocimientos al servicio de la defensa militar de su país.

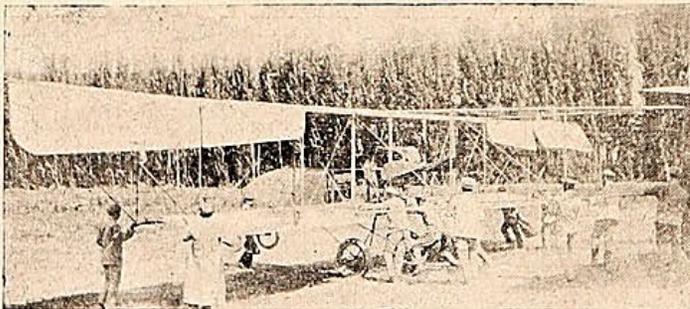
Ahora depende del entusiasmo de nuestros jóvenes militares el que la escuela adquiera el desenvolvimiento adecuado a las necesidades que viene a llenar, en una época en que no existe un país en que no esté definitivamente incorporada la aviación al servicio general de defensa.

Es de esperar que a la Armada le ha de tocar su turno también en esta evolución hacia el progreso, ya que todas las armadas extranjeras cuentan con hidroplanos, ensayados con todo

éxito y toda eficacia durante las maniobras navales.



EL CAPITÁN AVALOS, HACIENDO DOS ESPLÉNDIDOS VUELOS EN LA PRUEBA OFICIAL DE LOS APARATOS.



Durante la preparación del biplano Voisin.



El monoplano Blériot del Capitán Avalos, haciendo el «descollage.»



# 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***

*Acuso recibo de vuestro envío, el que mucho agradezco.  
Como siempre quedo a vuestras gratas órdenes.*

**Embajador Nicolás Incollá Garay**  
(ECOSOC-ONU)

---

*Distinguido Norberto Traub.*

*He trasladado los enlaces a su magnífica revista mensual a un generoso número de Académicos, principalmente a los que me consta que son verdaderos amantes de la aviación. Me piden que les haga llegar su más sincero agradecimiento por el ingente trabajo que están llevando a cabo en esta temática de la aviación y, por supuesto, en el mío propio.*

*Queda suyo muy atte.,*

**Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez**  
**Presidente del Instituto de Estudios Históricos Bances y Valdés**

---

*Señor Director:*

*Se acusa recibo conforme de su excelente revista, como siempre con interesantes artículos, muchas gracias.*

*Saludos atentos*

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

---

ESTIMADOS AMIGOS

AGRADEZCO EL ENVIO DE UNA REVISTA QUE ES SIEMPRE UN LUJO POR SU EDICION.

APROVECHO DE MANDARLES UN GRAN SALUDO A TODOS LOS SOCIOS Y AMIGOS DEL INSTITUTO Y ESPERANDO PODER REALIZAR EL VIAJE A SANTIAGO EN SEPTIEMBRE PRÓXIMO, DONDE VOY A LLEVARLES LIBROS DE LA EDICION BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ PARA SU BIBLIOTECA.

ATENTAMENTE  
JORGE RENZO

Rogándoles acusar recibo y opiniones del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

## El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

<b>Norberto Traub Gainsborg</b>	<b>Presidente</b>
<b>Oscar Avendaño Godoy</b>	<b>Vicepresidente</b>
<b>Alberto Fernández Donoso</b>	<b>Director - Secretario</b>
<b>Sandrino Vergara Paredes</b>	<b>Director - Tesorero</b>
<b>Aníbal Jiménez Lazón</b>	<b>Director</b>
<b>Mario Magliocchetti Oleaga</b>	<b>Director</b>
<b>José Guzmán Moreno</b>	<b>Director</b>

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

### Declaración de responsabilidad:

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

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

### Comité editorial

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

### Colaboradores

**Alberto Fernández Donoso**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín**  
**Erwin Cubillos Salazar**

**ISSN 0719-9635**

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



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

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