



ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

▶ Una síntesis histórica de los pilotos de caza brasileños prisioneros en la Segunda Guerra Mundial

▶ El "Friendship", "12 de octubre" o "El avión rojo"

▶ El "Argentino 1°"

▶ Ceremonia de Conmemoración de los 100 años de la Aviación Naval de Chile

REPÚBLICA DE CHILE

MINISTERIO DE MARINA

N°196

SANTIAGO, 16 DE MARZO DE 1923

Considerando: que en virtud de los Decretos Supremos N°359 de 29 de abril de 1922, que incorporó la especialidad de Aviación Naval a los reglamentos de especialidades, ascenso y exámenes de Oficiales de la Armada, y 584 de 30 de junio del mismo año, que incorporó los servicios de Aviación Naval en el Reglamento de la Dirección de Artillería y Fortificaciones, y en consecuencia, todo lo relacionado con la Aviación Naval, ha pasado a depender de la Dirección General de la Armada.

DECRETO:

1. Derógase el Decreto Supremo del Ministerio de la Guerra FA 1.669, de 15 de julio de 1920, que creó la Inspección General de Aviación, todo lo que se refiere a la Armada y a la Aviación Naval, que, en conformidad con los Decretos 359 y 584 del presente año, del Ministerio de Marina, han ingresado al servicio administrativo de la Marina, bajo la superior dependencia del Director General de la Armada;
2. La Aviación Civil que emplee como líneas de transporte el mar, y como bases el litoral marítimo, dependerá de la Dirección de la Armada;
3. Mientras no se establezca una Escuela de Aviación Naval, los Oficiales de Marina, para obtener el título de aviador deberán hacer un curso especial en la Escuela Militar de Aeronáutica, el cual se limitará a la enseñanza de volar en aeroplanos.

Tómese razón y comuníquese



Gustavo Silva C.

Arturo Alessandri Palma

Facsimil del Decreto de fundación de la Aviación Naval en 1923



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"La educación es la clave del futuro. La clave del destino del hombre y de su posibilidad de actuar en un mundo mejor".

John F. Kennedy

Durante este mes de marzo e inicios de abril, nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 40 años atrás, se inserta con más fuerza en actividades de homenaje, aportando no sólo a través de la investigación y difusión que realizan constantemente sus miembros, adhiriendo a la celebración o conmemoración de hitos o personajes pioneros importantes que hoy forman nuestro ADN aeronáutico, poniéndolo en valor y compartiendo este más allá de las fronteras, para conocimiento público y general, cual estandarte orgulloso de nuestra identidad iberoamericana y de continua conectividad.

Cada vez que festejamos, inauguramos, participamos o simplemente nos vinculamos con hechos y acciones del presente pasado, tenemos esa nueva oportunidad de ahondar en un mejor y mayor conocimiento de esos trascendentales hechos; ello, nos brinda ese momento único para rendir el reconocimiento y cariño que en justicia, se le debe a la aviación y a quienes han participado con su esfuerzo tesonero y constante, como también la ocasión de prepararnos de mejor forma para visualizar y enfrentar ese mejor futuro.

En el reciente mes de marzo pasado, hoy denominado en Chile, como el "Mes del Aire", en homenaje y recuerdo de aquellos valientes pioneros y soñadores que fundaran el 21 de marzo de 1930, esa realidad llamada Fuerza Aérea Nacional, y a la cual hoy con orgullo admiramos y festejamos en sus continuadores, encontramos parte de nuestras raíces, ahí nos juntamos con ese pasado que hoy es parte de un presente, valorándolo con la intención permanente de construir ese anhelado futuro, en esa dimensión moral permanente que antes alentó a muchos de los predecesores, de aquellos que no hicieron causa del oportunismo y de esos que fueron firmes en sus convicciones, valores tan necesarios en la actualidad para permitirnos enfrentar un poder y materialismo obnubilado que solo resulta del desconocimiento, la flojera, el relativismo, la falta de ética y falta de patriotismo, y sobre todo, de la lejanía de Dios.

Es hoy, cuando permanentemente debemos volver a recordar, las palabras que Arturo Merino Benítez pronunciara al fundar las primeras dependencias del Club Aéreo de Chile: *“Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos civiles son garantía de que no surcarán nuestro aire patrio, ni las bajezas, ni las intrigas; nuestro club forma Caballeros del Aire, sin tacha y sin temores, ajenos a banderías y divisiones mezquinas que no se alcanzan a ver desde allá arriba”*.

Por ello es, que tanto históricamente como en la actualidad, la aviación toda debe continuar como baluarte, alzándose siempre por sobre los obstáculos, sea transportando insumos de cuidado, trasladando enfermos y organizando turnos 24/7 con gente y actividades más allá de sus naturales fronteras, buscando o rescatando gente desde lugares aislados o simplemente, cubriendo labores de vigilancia y resguardo soberano desde los cielos de la Patria, para llevar esperanza, consejo y confianza a quienes nos rodean.

Sentimos orgullo, admiración y respeto de aquellos hombres y máquinas que componen nuestra Aviación y surcan los cielos transparentes, porque reconocemos en su servicio a la comunidad toda, una identidad nacional generosa y de valiosa voluntad, la misma que desde sus inicios, guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y vamos conociendo mejor, periódicamente.

Una vez más, invitamos a todos aquellos aviadores de hecho y de corazón, a ser y mantenerse siempre como *hombres selectos, sin tacha y sin temores*, abiertos al crecimiento del aprendizaje y con la humildad necesaria para agradecer y pedir a Dios, que nos brinde y acrecente, los dones necesarios para defender y aportar en todo momento, a nuestra Nación.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>“Día Nacional de los Héroeos” en la Embajada de Paraguay en Chile</i>	6
<i>Fuerza Aérea de Chile da inicio al “Mes del Aire” y actividades conmemorativas del nonagésimo tercer aniversario institucional</i>	7
<i>Asamblea General de Socios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	10
<i>Ceremonia de Conmemoración de los 100 años de la Aviación Naval de Chile</i>	13
<i>Presentación de Libro “Alas de pioneros – Historia del Grupo de Aviación N°2 de la Fuerza Aérea de Chile</i>	20
<i>Monumento al aviador paraguayo Silvio Pettirossi Pereira, es inaugurado en la comuna de Las Condes</i>	23
<i>Distinguidas visitas del Paraguay en nuestra Corporación</i>	29
<i>Recordando el 93° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile</i>	29
<i>Visita a la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile</i>	33
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	36
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	40
EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL	49
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Una síntesis histórica de los pilotos de caza brasileños prisioneros en la Segunda Guerra Mundial</i>	67
<i>El “Friendship”, “12 de octubre” o “El avión rojo”</i>	80
<i>El “Argentino 1º”</i>	97
DE AÑORANZAS Y RECUERDOS	
<i>¿A quién se le desprendió un neumático?</i>	124
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Curtiss C-46, CC-CEX T.A.S./SURAVIA/LATISA</i>	127
SABÍA UD?	136
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Fallece en Francia, José Luis Sánchez Besa</i>	137
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	139

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *“Día Nacional de los Héroes” en la Embajada de Paraguay en Chile*

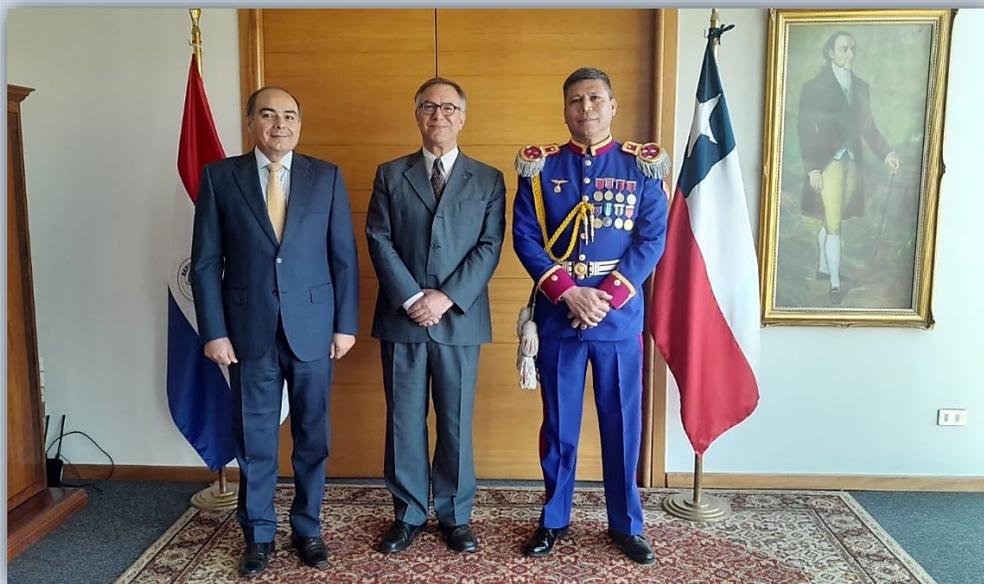
El pasado miércoles 1° de marzo, la agregaduría de Defensa, Naval, Militar y Aeronáutico de Paraguay en Chile, tuvo a bien realizar la ceremonia de conmemoración del “Día Nacional de los Héroes”.

Cada primer día de marzo, se celebra en Paraguay, el “Día Nacional de los Héroes” para recordar la muerte del Mariscal Francisco Solano López a orillas del río Aquidabán-Nigüí, en la zona que actualmente es el departamento de Amambay, trágico hecho que se produjo el año de 1870, y que significó el final de la Guerra contra la Triple Alianza (1864 y 1870).



El Día Nacional de los Héroes fue establecido para recordar no sólo al Mariscal López sino que a todos los héroes que dieron su vida por la patria en la cruenta Guerra que devastó al país contra las fuerzas militares de Argentina, Brasil y Uruguay, dejando sumida a la nación paraguaya en la pobreza y con la población diezmada, ya que la mayoría de los valientes hombres murieron en combate.

El señor Agregado de Defensa del Paraguay, Coronel Sergio Cabral Ávalos tuvo la gentileza de considerar la presencia de nuestro presidente, para participar de la solemne ceremonia que fuera presidida por el Señor Embajador de Paraguay en Chile, don Antonio Rivas Palacios. Durante la ocasión, se hizo entrega del Distintivo de Honor del Ejército Paraguayo, al Suboficial del Ejército de Chile, Sr. Fernando Alexis Terán San Martín, en reconocimiento a sus servicios prestados durante una misión en el Paraguay.



El Sr. Embajador del Paraguay en Chile, don Antonio Rivas Palacios; Norberto Traub Gainsborg, presidente del IIHACH y el Coronel Sergio Cabral Ávalos, Agregado de Defensa y Militar del Paraguay en Chile

❖ *Fuerza Aérea de Chile da inicio al “Mes del Aire” y actividades conmemorativas del nonagésimo tercer aniversario institucional*

Tras una solemne ceremonia en Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, la Fuerza Aérea de Chile dio el pasado jueves 2 de marzo de 2021, inicio al “Mes del Aire”. Un evento ya tradicional, que considera una serie de actividades que se efectuarían a partir de esta fecha, en conmemoración por los 93 años de vida de la Institución como entidad independiente de la defensa nacional los que por la contingencia de la Pandemia sufrida en los últimos años, se habían evitado o restringido, en beneficio y resguardo de la salud de los ciudadanos.



El General del Aire Hugo Rodríguez González dirige un cálido mensaje a los asistentes

La actividad fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional subrogante, Gabriel Gaspar Tapia, acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González. Estuvieron presentes la Ministra de Bienes Nacionales, Javiera Toro Cáceres; el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein Silber; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Jean Pierre Desgroux Ycaza; el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, General de Aviación Leonardo Romanini Gutiérrez; autoridades militares y civiles, parte del Alto Mando Institucional, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y delegaciones de las Escuelas Matrices de la Institución e invitados especiales.

La solemne actividad, que también fue transmitida en directo vía streaming, comenzó con la proyección del video Institucional 2023 bajo el lema “Directo a las Estrellas”. En él, se destacó al personal militar y civil que con profundo espíritu de servicio entrega lo mejor de sí en todas las tareas y misiones que desempeña la Fuerza Aérea de Chile en beneficio de la ciudadanía y desarrollo del país.

A continuación, el Comandante en Jefe de la Institución pronunció un discurso, donde centró su mensaje en un significativo reconocimiento a los más de 12 mil hombres y mujeres que integran la Institución, y en el trabajo que realizan de manera profesional y con una profunda vocación de servicio público.

En su alocución enfatizó el mensaje del video con estas palabras: *“Gracias a un desarrollo sostenido en el tiempo y al trabajo de generaciones de aviadores civiles y militares, la Fuerza Aérea de Chile ha transitado desde los frágiles aviones con los que se abrieron las rutas aéreas del país, hasta la puesta en órbita, operación y explotación de ingenios espaciales. Hoy podemos afirmar que somos una organización consolidada y eficiente, capaz de cumplir con la misión que el Estado nos asigna, y que podemos emplear personal y medios en apoyo a la gestión del Estado, cuando así es requerido”*,

Tras ello, los presentes entonaron el himno institucional “Camaradas”, sellando esta ceremonia con la toma de la tradicional foto oficial y pasar a compartir un café con los asistentes.



El Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Jean Pierre Desgroux Ycaza; El General Subdirector de Carabineros de Chile, General Inspector Marcelo Araya Zapata; el Comandante en Jefe del Ejército de Chile, General de Ejército Javier Iturriaga del Campo; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González; el señor Ministro de Defensa Nacional Subrogante, Gabriel Gaspar Tapia; la Ministra de Bienes Nacionales, Javiera Toro Cáceres; el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Juan Andrés De la Maza Larraín; El Director General de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Sergio Muñoz Yáñez; el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein Silber junto al Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Chile, General de Aviación don Leonardo Romanini Gutiérrez



El Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González y el Presidente del Club Aéreo de Santiago, don Ricardo Barnert Castillo, departen una animada conversación tras la ceremonia

❖ *Asamblea General de Socios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

El día 4 de marzo del año 2023 y conforme a las disposiciones contenidas en nuestros Estatutos se procedió a realizar la Asamblea General de Socios de nuestro Instituto luego de un período de recesión obligada debido a las restricciones motivadas por las revueltas sociales permanentes y luego el virus de COVID 19 que afectaba al país.

Al llamado asistieron 37 Socios, los que se reunieron con diversas muestras de afecto y amistad dado el tiempo transcurrido desde la última Asamblea, por las razones ya indicadas.

El Sr. Presidente consultó al Director Secretario si la cantidad de asistentes cumplía con el quorum necesario para dar validez la Asamblea y la respuesta fue afirmativa.

Siendo las 10:40 horas y con la frase ritual establecida: *“En el nombre de Dios y de quienes nos precedieron en la investigación de la aeronáutica nacional procedo a dar por abierta la asamblea”*, se dio inicio a la misma.

A.- El Sr. Presidente hizo una breve reseña de las actividades desarrolladas durante el año 2021 y 2022 cuyo detalle se puede consultar en las publicaciones mensuales de nuestra Revista Aerohistoria.



B.- A continuación se dio la palabra al Director Tesorero don Sandrino Vergara Paredes para que diese a conocer el Estado Financiero del Instituto.



En una muy clara presentación de PowerPoint, el Sr. Director Tesorero mostró la desmejorada situación financiera de la Corporación derivada principalmente por el no pago oportuno de las Cuotas Sociales de algunos Socios producto de la nula asistencia de estos a la Sede, tratando por todos los medios de no verse afectados por el COVID. Se pidió la opinión a los presentes acerca de la idea de condonar la deuda de los años 2020 y 2021 y dar facilidades para que los Socios morosos se pongan al día cancelando el año 2022 y los que va transcurrido del año 2023, moción que es aceptada por toda la concurrencia.

No obstante, se deja constancia que el trabajo ejecutado durante la pandemia continuó y se acrecentó en muchas circunstancias, puesto que se trabajó telemáticamente demandando doble trabajo para consultar archivos y algunas fallas de equipo que pudimos sortear al conseguir financiamiento producto de empresas donantes, que reconocen nuestro trabajo y celo para realizar una serie de nuevas publicaciones.

Además se agradeció públicamente en la Asamblea, la generosa donación de recursos recibida por uno de nuestros apreciados y distinguidos socios, el señor Gabriel Lira Rosas, quien hizo carne el sentir y apoyo de muchos otros, respecto a la dedicada y destacada dirección que realizara el Presidente junto al Directorio y socios, especialmente durante este tiempo adverso.

C.- Elección de nuevo Directorio.

En conformidad a lo establecido en nuestro Estatuto correspondió elegir al nuevo Directorio para el período 2023/2024.

Se solicitó a los presentes inscribirse con el Sr. Secretario para postular como Directores hecho lo cual, se recibieron 10 postulaciones, y luego se procedió a la votación correspondiente obteniéndose los siguientes resultados para conformar el nuevo Directorio:

Presidente: Sr. Norberto Traub Gainsborg
Vicepresidente: Sr. Oscar Avendaño Godoy
Secretario: Sr. Raúl Romero Goenaga
Director Tesorero: Sr. Sandrino Vergara Paredes
Director Sr. Alberto Fernández Donoso¹
Director Sr. Aníbal Jiménez Lazón
Director Sr. Erwin Cubillos Salazar
Director Suplente: Mario Magliocchetti Oleaga



Directorio recién elegido tras la Asamblea General 2023

Sin haber otros temas que tratar y siendo las 13:15 hrs., se dio por finalizada la Asamblea invitándose a los concurrentes a un ligero cocktail de Camaradería, donde en medio de una bulliciosa algarabía se dio rienda suelta a la alegría del reencuentro después de tanto tiempo sin reuniones.

¹ Nuestro Director don Alberto Fernández Donoso, ha sido reemplazado en su titularidad, por el Director Suplente, don Mario Magliocchetti Oleaga



Cocktail de Camaradería en donde departieron gran parte de los asistentes a la Asamblea

❖ *Ceremonia de conmemoración de los 100 años de la Aviación Naval de Chile*

La Aviación Naval de la Armada de Chile, nació el 16 de marzo de 1923, en virtud del Decreto Supremo N°196 promulgado en esa fecha por el Presidente Arturo Alessandri Palma.

No obstante, dicho documento consolidó un trabajo que comenzó en la década anterior, cuando los primeros aspirantes con uniforme naval tomaron parte en un curso de vuelo en la Escuela de Aeronáutica Militar, en abril de 1916.

El jueves 16 de marzo del 2023, en la plataforma de estacionamiento de aeronaves de la Base Aeronaval “Concón”, se realizó la ceremonia conmemorativa a los 100 años de la creación de esta especialidad, la que fue presidida por la Ministra de Defensa Nacional Sra. Maya Fernández Allende quien estuvo acompañada por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza Larraín, además del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Hugo Rodríguez González, y contó con la presencia de miembros del Alto Mando Naval, autoridades civiles y militares como al igual, de invitados especiales.





La Ministro de Defensa Nacional Sra. Maya Fernández preside la ceremonia, acompañada por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza, además del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Hugo Rodríguez González



Durante la ceremonia se le entregó un reconocimiento al piloto naval y al técnico del personal gente de mar con más años de especialista en Aviación Naval, primero fue el turno del Suboficial (Máquina Aviación) Alfredo Retamales Ruz quien cuenta con 65 años como especialista en Aviación Naval. Posteriormente, fue el turno del Capitán de Navío Carlos Acosta Ramírez, quien cuenta con 78 años de especialista en Aviación Naval.

Durante la actividad conmemorativa en honor al Centenario de la Aviación Naval, surcó los cielos de la Base Aeronaval, una aeronave de combate F-16 de la Fuerza Aérea de Chile.



Posterior a la ceremonia, los presentes participaron de la inauguración del monolito conmemorativo al centésimo aniversario de la creación de la Aviación Naval, ubicado a un costado de la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", y se depositó una cápsula del tiempo para ser abierta en 100 años más, el 2123.



Tras haber guardado el contenido histórico para la posteridad, se procedió a sellar la caja



Algunas de las autoridades presentes, posan tras haberse sellado el recuerdo de este centenario, entre ellos la Alcaldesa de Viña del Mar Macarena Ripamonti; el Senador Kenneth Pugh; la Ministra de Defensa Nacional Maya Fernández; el CJA Almirante Juan Andrés De la Maza; el Subsecretario para las FF.AA. Galo Eidelstein; el Alcalde de Concón Freddy Ramírez y el Comandante de la Aviación Naval, CA César Delgado Boffil



Presentes en el recuerdo de este centenario, estuvieron los integrantes del IIHACH, Norberto Traub y Claudio Cáceres junto a nuestro apreciado amigo, el Agregado Aeronáutico del Uruguay en Chile, Coronel FAU Marcelo Cavalero



La Alcaldesa de Viña del Mar, Macarena Ripamonti Serrano junto nuestro presidente Norberto Traub Gainsborg

Para la especial ocasión, el Presidente del Instituto de Investigación Histórico Aeronáutica de Chile, don Norberto Traub junto a los socios Claudio Cáceres Godoy y Carlos Saldivia Rojas, realizaron la entrega de un presente al Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante don César Delgado Boffil, consistente en un cuadro que esta corporación había previamente adquirido, con inéditas imágenes autografiadas de dos alumnos navales integrantes del tercer curso de la Escuela Aeronáutica Militar en 1916.



Sea menester recordar que en ese año de 1916, la Armada de Chile envió a los primeros ocho marinos, cuatro Oficiales y cuatro Gente de Mar, quienes constituyeron el primer curso de aviadores navales en la Escuela Aeronáutica. Dos de ellos, cuyas imágenes corresponden al cuadro que se regaló a la Aviación Naval: el Maquinista 2° Juan Constanza Roca y el Torpedista Luis Fariás.

El Torpedista Fariás, obtuvo su título de piloto aviador el 16 de noviembre de 1916. En cambio, el Maquinista Roca, fue transferido a la Fuerza Aérea Nacional el 30 de junio de 1930, siendo uno de los primeros Suboficiales Mayores de la naciente rama aérea.



Nuestro presidente haciendo algunos alcances históricos sobre la relevancia de estos personajes



El Comandante de la Aviación Naval, CA César Delgado Boffil hizo entrega a la delegación del IIHACH de un libro conmemorativo sobre los 100 años de la Especialidad de Aviación Naval en la Armada de Chile

❖ *Presentación de Libro “Alas de pioneros – Historia del Grupo de Aviación N°2 de la Fuerza Aérea de Chile”*

A las 11.30 horas del sábado 18 de marzo, tuvo lugar la presentación del libro “Alas de Pioneros – Historia del Grupo de Aviación N°2 de la Fuerza Aérea de Chile” de los autores Carlos Graneris Carrera y Marcos Olgún Vásquez, notable trabajo de investigación que fuera editado por nuestro socio Julio Arróspide Rivera.



Los autores de Alas de Pioneros, Marcos Olgún V. y Carlos Graneris C.

Se trata de un libro en el que, a lo largo de sus 372 páginas profusamente ilustradas, los autores recorren la historia de este histórico grupo desde sus inicios en la Aviación Naval, sus ejercicios veraniegos en la playa Loncura en 1921 y su instalación definitiva en Quintero. Su peregrinación a Los Cerrillos en Santiago, a Cerro Moreno en Antofagasta y en la Base Aérea Chucumata en Iquique, donde se encuentra asentado en la actualidad, pasando por la evolución de su material de vuelo y de su misión.

Es también un libro vivencial, que recoge testimonios de oficiales y suboficiales que integraron sus filas y contiene una completa base de datos de los aviones que ha utilizado desde sus orígenes navales hasta nuestros días.

La presentación del libro efectuada en el auditorio del Edificio de la Dirección de Desarrollo Comunitario – DIDECO, contó con el auspicio de la Municipalidad de Quintero, a través de la Oficina de Patrimonio a cargo de Eugenia Gaete y de la Biblioteca Municipal “Mercedes Oporto Vera” que dirige Magaly Gaete, consideró la exhibición de un video de introducción con imágenes del Grupo N° 2 operando en Quintero con el audio del himno de la unidad.

A continuación, don Julio Arróspide saludó a la audiencia, agradeciendo a las autoridades presentes y procedió a la presentación del libro.

Seguidamente nuestro socio director don Alberto Fernández dictó la conferencia “*Contribución del Grupo de Aviación N°2 y de la Base Aérea de Quintero a la creación del Espacio Aéreo Oceánico y Antártico de Chile*”.



Julio Arróspide y Alberto Fernández durante sus disertaciones

El acto prosiguió con la donación por los autores de ejemplares a la Biblioteca Mercedes Oporto de la Municipalidad de Quintero; a la Biblioteca del Rotary Club de Quintero, a la Biblioteca del Grupo de Artillería Antiaérea de la Base Aérea Quintero, al Círculo de Suboficiales en Retiro y Montepiadas y de Orden “Quintero”, a la radio local Interferencia FM y al Sr. Pablo Ríos, expositor de maquetas del Grupo N° 2.

Un punto particularmente emotivo consistió en la entrega de libros debidamente dedicados y autografiados por sus autores a los familiares del Suboficial Mayor Agustín Azola Hinojosa, y a los Suboficiales Mayores Alberto Quiroz Aguilera, José Moyano González, René Morales Basáez y Fernando Vera Lazo, quien lamentablemente, fallecería al día siguiente.



Suboficiales Mayores José Moyano G., Alberto Quiroz A. y René Morales B. recibieron los correspondientes libros de manos de los autores de Alas de Pioneros Marcos Olguín y Carlos Graneris

La ceremonia se dio por finalizada con la entonación por los presentes del himno “Camaradas” de la Fuerza Aérea de Chile.



Parte de la concurrencia al acto de presentación

❖ *Monumento al aviador paraguayo Silvio Pettirossi Pereira, es inaugurado en la comuna de Las Condes, Santiago de Chile*

En el marco del "Mes del Aire y del Espacio", este 20 de marzo pasado, nuestro Instituto cumplió un anhelo largamente esperado y se procedió a reconocer y perpetuar la figura de un gran aviador americano, como lo fue el Teniente 1° del Paraguay, don Silvio Pettirossi Pereira.

En efecto, tras una serie de reuniones con el Agregado Aéreo de la Fuerza Aérea Paraguaya, el Sr. Embajador de la República del Paraguay, la Sra. Alcaldesa de la Comuna de Las Condes y el Consejo de Monumentos Nacionales, nuestra corporación obtuvo el V°B° para la ejecución del plinto e instalación de un busto del insigne Aviador, que ya había arribado por vía aérea a Santiago.



En un esfuerzo conjunto entre la Embajada de la República del Paraguay, la Municipalidad de Las Condes y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, fue inaugurado un monumento en la Plaza Paraguay que recuerda al denominado "Rey del Cielo" recordando con ello, no sólo sus peligrosas hazañas acrobáticas realizadas por él en los cielos de América durante los primeros años del siglo XX, sino que para recordar y agradecer su paso por Chile durante 1914, corta estadía en donde estimuló el amor y conocimiento por la aviación, ayudó a recolectar fondos para adquirir aeroplanos para la naciente aviación militar; tomó conciencia en lo social, donando fondos propios para un grupo de mujeres viudas desvalidas a las cuales les mandó a comprar máquinas de coser para poder ayudarles en su futuro próximo en actividades de costura; y finalmente realizó funciones aéreas especiales para ir en ayuda de la Cruz Roja Francesa y los desvalidos de la Primera Guerra Mundial.

Al acto concurren el Sr. Embajador de la República del Paraguay don Antonio Rivas Palacios; en representación de la Sra. Alcaldesa de la Comuna de las Condes, la directora de Asuntos Culturales de la comuna, Concejal Sra. Marie Claude Mayo de Goyeneche; el presidente del IIHACH don Norberto Traub Gainsborg el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Paraguaya General del Aire Arturo Javier González Ocampo junto al General de Brigada Aérea FAP Roberto Idoyaga Benítez, Comandante del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza de la Fuerza Aérea Paraguaya; Agregados Aéreos, Militar y de Defensa de países amigos; Altas Autoridades de las Fuerzas Armadas y de Orden; el director del Club Aéreo de Santiago don Claudio Lombardo Fournier; el Director Ejecutivo de ENAER don Henry Cleveland Cartes; el Director Secretario del Círculo de Coroneles de Aviación don Fernando Atala Cifuentes; una delegación de la Policía Nacional del Paraguay, como asimismo el presidente, vicepresidente y directores, socios y amigos de esta noble corporación custodia de la historia aeronáutica nacional.



Se dio inicio a la ceremonia con la interpretación de los Himnos Nacionales de la República de Chile y de la República del Paraguay interpretados por la Banda del Ejército de Chile, los que fueron coreados por los asistentes.

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. Agregado Aéreo de la Fuerza Aérea Paraguaya, Coronel Christian Villasanti Silvera, quien en sentidas palabras recordó la figura de Silvio Pettirossi para el Paraguay y luego agradeció el gesto de la Municipalidad en otorgar interés y preparar el lugar adecuado en la plaza Paraguay para poner el monumento al aviador, como también agradeció y elogió la tarea del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile como también la del Sr. Presidente del IIHACH, por haber sido el principal gestor y ejecutor de la idea de homenajear al aviador paraguayo Teniente 1° Silvio Pettirossi Pereira.

Acto seguido se dirigió a la concurrencia el presidente de nuestra Corporación, que en lo medular de su discurso manifestó que la idea era materializar la unión y hermandad que la aeronáutica brinda a las naciones, y más aún, aquella que une a hombres como Pettirossi con nuestra historia, testimoniando la fraternidad entre ambos países a través de los años. *“Es en este homenaje que hoy rendimos al valor y perseverancia del hombre y la máquina, recordamos al piloto pionero que surcó los cielos de Sud y Norteamérica, exponiendo finalmente su vida en beneficio de brindar orgullo y alegría. La historia resumida de la travesía aérea de Pettirossi, la podrán encontrar en el impreso que muchos recibirán, al igual que podrán descargarla desde nuestra página web. El vuelo de acrobacia, marcó un importante hito en la historia la aviación mundial, debido a que demostró que la aviación, además de vencer muchos de los obstáculos naturales, entre ellos la gravedad, permitía no solo brindar grandes espectáculos, siempre en incentivo sino que una experiencia de vuelo que fortalece la relación piloto máquina, agregando valor para una aviación más segura”.*



A continuación, un entusiasta grupo de seis representantes corporativos presentes en la ceremonia, entre ellos, el Embajador del Paraguay, don Antonio Rivas Palacios; el Comandante de la Fuerza Aérea Paraguaya, General del Aire Arturo Javier González Ocampo junto al General de Brigada Aérea FAP Roberto Idoyaga Benítez; la Concejala de la Municipalidad de Las Condes Marie Claude Mayo; el General de Brigada Fernando Mondaca en representación de la Fuerza Aérea de Chile y el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile don Norberto Traub, procedieron a develar el monumento de base de piedra que permanecía apropiadamente tapado, pudiendo ahora apreciarse la calidad del busto representando al Aviador Sr. Pettirossi, manifestación que marcó un nuevo sello distintivo del Paraguay en comunión con la belleza y vegetación del lugar donde fue instalado.



Durante el acto de develación del monumento al prócer aviador

Tras una serie de fotografías de rigor, finalizó la ceremonia con la entrega a cada uno de los asistentes de un ejemplar del libro editado por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile donde se relata in extenso la vida y obras del Aviador don Silvio Pettirossi Pereira.





Algunas de las numerosas autoridades paraguayas y chilenas presentes



Parte de la entusiasta Delegación del Paraguay que asistió a la Inauguración del Monumento a Pettirossi, comprendió a una serie de Aspirantes a Oficiales que actualmente están cursando en la Escuela de Carabineros de Chile



❖ *Distinguidas visitas del Paraguay en nuestra Corporación*

En el marco de su viaje a Chile para asistir a la inauguración del monumento a Silvio Pettirossi y el 93 Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile, el Comandante de la Fuerza Aérea Paraguaya, General del Aire Arturo Javier González Ocampo junto al General de Brigada Aérea FAP Roberto Idoyaga Benítez, Comandante del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza de la Fuerza Aérea Paraguaya acompañados por el Señor Embajador del Paraguay en Chile don Antonio Rivas Palacios y los señores Agregados Militar y Aeronáuticos del Paraguay, coroneles Sergio Cabral Ávalos y Christian Villasanti Silvera, respectivamente; nos regalaron su presencia para visitar las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”.



Coronel Sergio Cabral, GBA FAP Roberto Idoyaga, Norberto Traub, GDA Arturo Javier González, Embajador Antonio Rivas, Capitán PAM Luis Ricardo Meza y el Agregado Aéreo Coronel FAP Christian Villasanti

❖ *93° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile*

El 21 de marzo de 1930, el entonces teniente coronel Arturo Merino junto a un puñado de valientes aviadores militares y navales, al incondicional apoyo del Presidente de la Nación don Carlos Ibáñez del Campo, pusieron firmes cimientos a la actual Fuerza Aérea de Chile, que hoy tanto nos entrega y enorgullece como chilenos.

Este insigne aviador militar, no sólo logró visualizar que las rutas aéreas eran fundamentales para el desarrollo y porvenir de la Patria, sino que demostró que la aviación uniría gran parte del territorio nacional, sorteando con valentía y decisión algunos de los principales obstáculos geográficos que hasta ese entonces eran inalcanzables, se podía avanzar, conocer y proteger el territorio chileno, y más aún, con la aviación nacional, llevaríamos alivio, conectividad y progreso ante cualquier adversidad.

De esta forma la historia aeronáutica de nuestro país reconoce no sólo en la perseverancia y esfuerzo del Comodoro Arturo Merino Benítez, verdadero arquitecto de nuestra institucionalidad aeronáutica nacional, el impulso a una aviación militar, civil, comercial y deportiva tan necesaria para un país como el nuestro, sino también en cada uno de aquellos hombres y mujeres que han servido y formado parte de esa querida institución, al igual que aquellos que en la actualidad integran orgullosos, la FUERZA AÉREA DE CHILE.

Es por todo esto, en su importancia y trascendencia, que marzo ha sido proclamado, el MES DEL AIRE, momento en el año, en que anualmente se realiza a nivel nacional una solemne ceremonia que recuerda a todo Chile, el 21 de marzo. Este año, en la histórica Base Aérea El Bosque de nuestra capital, se conmemoró el 93 Aniversario de nuestra Fuerza Aérea de Chile, actividad que estuvo encabezada por S.E. el Presidente de la República Gabriel Boric Font, junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González.

En la mañana de ese martes, la ceremonia se inició con los honores de reglamento al arribar el Presidente de la República a El Bosque, quien acompañado por el General del Aire Hugo Rodríguez González, luego revistó la Unidad de Formación que se encontraba frente a la tribuna oficial.



Posteriormente, el Comandante en Jefe de la principal Institución Aérea de Chile, se dirigió a los presentes en un discurso alusivo a los 93 años de vida. En el señaló entre otros: *“en la conquista de los cielos patrios, hemos tenido que asumir un alto valor en vidas humanas; prueba de ello son los 606 mártires. Ellos volaron al infinito, honrando su sagrado juramento cumpliendo con su deber hasta el límite, ofrendando su vida por Chile. Hoy recordamos a estos héroes de la paz con un sentimiento de solemne admiración y profundo recogimiento. A todos ellos, Honor, Respeto, Recuerdo y Gloria por siempre”*.

Seguidamente puso énfasis en propiciar el conocimiento que la comunidad tiene de su Fuerza Aérea, *“acercándonos a la ciudadanía con proyección de nuestra imagen institucional, a partir de lo que genuinamente somos como organización”*. También destacó la contribución aérea nacional y especialmente la institucional, en situaciones de emergencia o catástrofe como las que ha tenido que sufrir últimamente nuestro país, agregando *“lo que ha resultado un pilar fundamental”*.

Al finalizar sus palabras convocó a todos los integrantes de la Institución *“a seguir manteniendo en alto los valores institucionales, mediante su práctica permanente, ya que solamente de esta manera podremos cumplir el compromiso de servicio público que tenemos con todos los chilenos”*.

Tras el discurso de la ceremonia de aniversario, y como ya es tradicional, se llevó a efecto el desfile aéreo y terrestre integrado por distintas Unidades de la Fuerza Aérea de Chile, además de la participación de fuerzas de la Escuela Militar “Libertador Bernardo O’Higgins Riquelme” como de la Escuela de Carabineros “General Carlos Ibáñez del Campo”.

El desfile institucional se inició con la presentación de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”, acompañada del sobrevuelo de la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” con aviones *Gamebird* GB-1. Posteriormente, sobrevoló desde el sur, una formación de aviones de instrucción T-35 Pillán de la Escuela de Aviación.



Al culminar el desfile de las fuerzas durante la ceremonia, los asistentes compartieron en una sencilla recepción, momento el cual, el Presidente Boric hizo uso de la palabra, manifestando que *“estos momentos de conmemoración son importantes para recordar cuánto fue el esfuerzo de tantas generaciones, de muchos hombres y mujeres que nos antecedieron y que hoy día vale la pena recalcar y no olvidar”*. Destacó además, los proyectos innovadores más importantes que la Institución está llevando para un futuro próximo, y terminó sus palabras agradeciendo el apoyo prestado durante los incendios forestales que afectaron al país durante esta recién pasada temporada estival, destacando especialmente *“ese compromiso y espíritu de unidad”* que caracteriza a todos los integrantes de la Fuerza Aérea de Chile.



❖ *Visita a la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile*

El viernes 31 de marzo y exacto a las 09:00 hrs., nos encontrábamos en el Aeródromo de Eulogio Sánchez Errázuriz en Tobalaba, específicamente en las dependencias de la Prefectura Aérea, cordialmente invitados por su Prefecto, Coronel de Carabineros Sr. Marco Alvarado Díaz.

Motivo: Estrechar lazos de Camaradería y conocer en detalle las múltiples tareas que cumple la Prefectura Aérea de Carabineros, principalmente en labores de apoyo a la ciudadanía como asimismo planificar actividades de apoyo mutuo en nuestras respectivas áreas de trabajo.

Los anfitriones dieron comienzo a la reunión con un rico y humeante desayuno muy apropiado al momento, considerando que la temperatura que imperaba a esa hora no era precisamente alta.



Sentados alrededor de la mesa, el protocolo empezó a perder su rigidez toda vez que a algunos de los comensales, los conocíamos de anteriores reuniones, y todos compartíamos los mismos ideales de Patria y Servicio al semejante, en cualquier circunstancia que fuese necesario.

Terminado el desayuno fuimos invitados a recorrer las dependencias de la Prefectura empezando por una gran sala donde, entre otras cosas interesantes se desplegaba un gran panel que mostraba los Directores que habían ocupado el cargo de Jefes de la que originalmente se denominó la Brigada Aeropolicia de Carabineros de Chile.

En la misma dependencia, se encontraba una colección de aviones y helicópteros a escala donde figuraban todos los modelos que tiene o tuvo la Prefectura Aérea.

A continuación tuvimos oportunidad de participar en vivo una Clase de Navegación Aérea observando con curiosidad como en la parte elemental aún se emplea el viejo Dalton E6B que para las nuevas generaciones, es como lo fue el Silabario del “Ojo” para nosotros los de la 3ª o 4ª edad. Allí reciben Instrucción Aérea Teórica los candidatos que serán Pilotos de Avión o de Helicóptero.

Luego fuimos invitados a conocer el Simulador de Vuelo que emplea la Escuela de Vuelo de la Prefectura, un equipo de última generación donde los pilotos practican procedimientos de Vuelo Visual y principalmente Vuelo por Instrumentos, aplicado en aviones o helicópteros.

Allí, el Jefe del Centro de Instrucción, Mayor Sr. Juan Ignacio Salgado Leiva invitó al Señor Vicepresidente del IIHACH, don Oscar Avendaño Godoy, a sentarse en los mandos del Simulador con un Instructor al lado para que hiciese un Circuito de Tránsito simulado en Tobalaba, prueba de la cual salió indemne pero, ...muy acalorado y colorado.



El Señor Vicepresidente del IIHACH, CDG (R) Oscar Avendaño Godoy en el Simulador de Vuelo

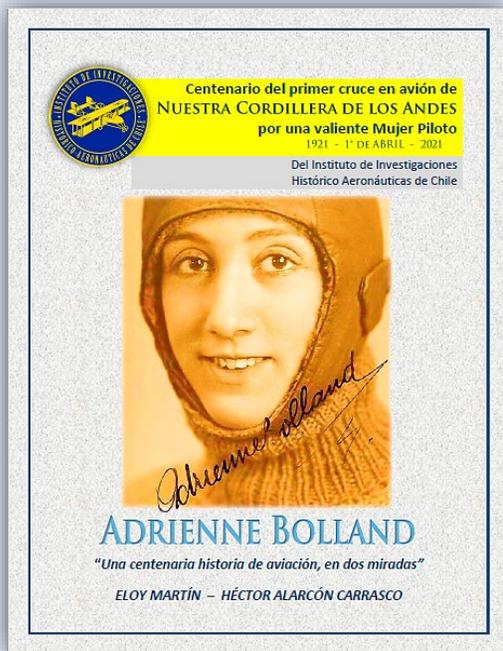
Para finalizar la visita pasamos al Aula Magna donde el Sr. Subprefecto de Operaciones Teniente Coronel don Carlos Molina Zapata, apoyado en una presentación PowerPoint, hizo una excelente exposición de la Organización y la Misión de la Prefectura, exhibiendo además un video donde se muestra un rescate real que efectuó uno de sus pilotos en plena cordillera de los Andes.



Se dio término a la visita acordando una próxima reunión para ir materializando algunas ideas que se intercambiaron durante la cordial y provechosa visita, para realizar un Seminario sobre rescate y evacuación de heridos en Alta Montaña y en Vía Pública.

Por parte de nuestro Instituto participaron de esta visita, el presidente de la corporación, don Norberto Traub Gainsborg; el vicepresidente don Oscar Avendaño Godoy; los directores señores Alberto Fernández Donoso y Aníbal Jiménez Lazón y los Socios, General de Carabineros (R) Alejandro Acuña Almeida y don Claudio Cáceres Godoy.

II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



- ❖ *En este mes de marzo, continuamos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así, seguir fomentando su lectura desde casa mediante esta biblioteca virtual.*

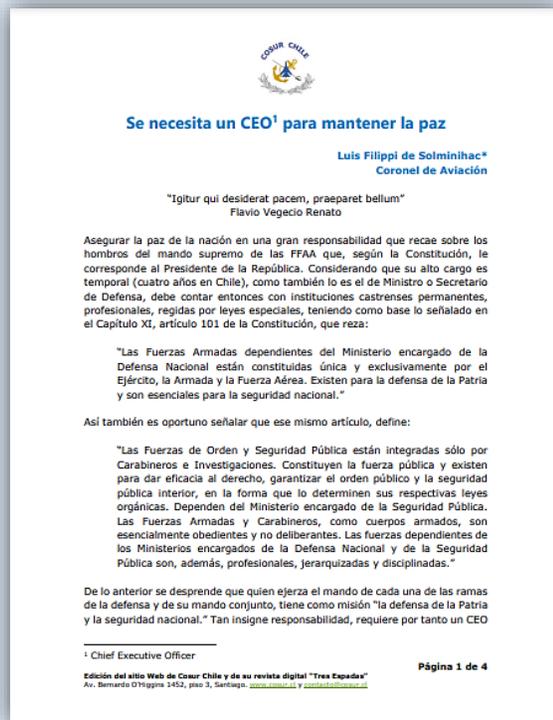
Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido o realizado y que están a vuestra disposición para descargar.

Muchos saludos a todos ustedes.

(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



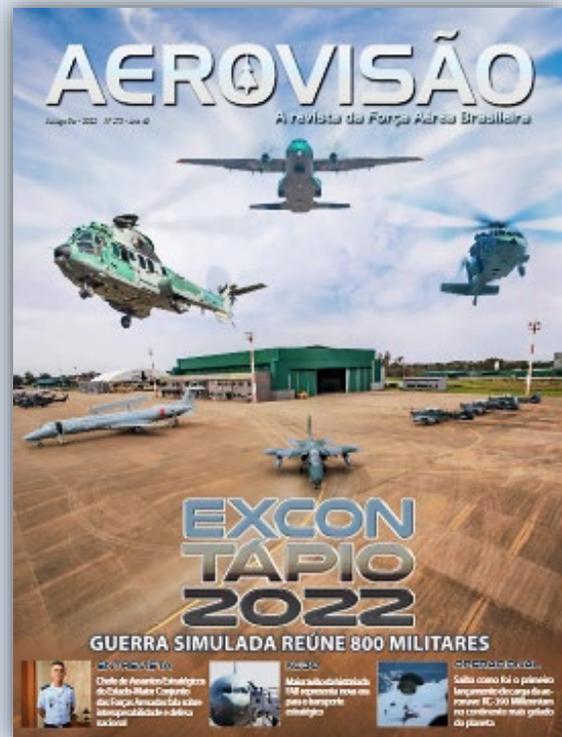
(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)

Livros



(Haga doble click sobre las imágenes para descargar)
<https://www.fab.mil.br/santosdumont150anos/>

**El D-LZ 127 *Graf Zeppelin*
en Argentina**



© Eloy Martín
2014

**REVISTA
DE
HISTORIA MILITAR**

**EL ORIGEN MILITAR
DE LOS SIMBOLOS DE
ESPAÑA**



INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA MILITAR

> EFEMÉRIDES > 150 AÑOS DEL NACIMIENTO DE SANTOS DUMONT

AVION REVUE
INTERNACIONAL

www.avionrevue.com

GLOBOS FU-GO
Cuando Japón
bombardeó
Estados Unidos

**AIRCRAFT
INTERIORS EXPO**
Así volaremos
en una década

ESPECIAL
PODER AÉREO

- > Todas las novedades y previsiones en España y Latinoamérica
- > ¿Qué es exactamente el FCAS?

KEY SPAIN

BOEING

¿QUÉ ESTÁ PASANDO EN BOEING? EL ESTADO ACTUAL POR DAVE CALHOUN, CEO

AEROPUERTOS 'FANTASMA'

LOW COST EN LATINOAMÉRICA

Nuestra Corporación se place en entregar este mes, un afiche para descargar e imprimir, con todos los aviones usados por la AVIACIÓN NAVAL, en estos 100 años de valeroso vuelo en defensa y servicio de CHILE.

El trabajo gráfico ha sido estupendamente desarrollado con gran detalle y acuciosidad, por uno de nuestros apreciados socios y nuevo Director del IAHACH, el señor Erwin Cubillos Salazar.



III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

❖ *Comunicación recibida de la International Commission of Military History*

Dear ICMH Leaders, Colleagues, Friends, and Military History Professionals,

Please find attached the quarterly update, dated 1 April 2023, of the ICMH Forthcoming Military History Conference listing. The purpose of this listing is to provide you with information on future international conferences for your consideration of attendance, to help share military history techniques, methodologies, and best practices. Please also consider using this list to possibly deconflict your planned conferences with others being held at the same time.

The most important item listed in this update is confirmation of the host and venue for our 2023 ICMH Congress:

- Name of conference:** XLVIII Congress of the International Commission of Military History
- Conference topic/theme:** War and the City: The Effects of Armed Conflicts on Urban Space and Population
- Dates of conference:** 3-8 September 2023
- Location of conference:** Istanbul, Türkiye
- Organizer/host/sponsor of conference:** Turkish Military History Commission
- Conference point of contact:** atasayozdemir@gmail.com
- Academic POC:** Mme Dilek Karabacak at dkarabacak@msu.edu.tr
- Additional conference information:** <https://icmh2023istanbul.com/>

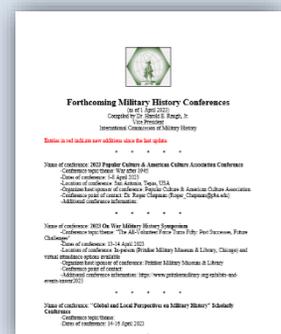
“Si está al tanto de las próximas conferencias de historia militar que no están incluidas en esta lista, y parece que se están realizando muchas conferencias, envíeme los detalles relevantes de la conferencia e incluiré esa conferencia en la próxima actualización trimestral. Gracias.

Muchas gracias. Si tiene alguna pregunta o inquietud, no dude en ponerse en contacto conmigo.”

Best regards,

Harold E. Raugh, Jr., Ph.D.
Vice President
International Commission of Military History

***Para ver cambios de fechas y otras novedades enviadas,
haga doble click y podrá bajar todas las hojas del archivo PDF***



❖ **Commemoración del 103 Aniversario de la Proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona Universal de los Aeronavegantes**

El viernes 24 de marzo pasado, tuvimos el privilegio de poder compartir vía electrónica, otra vez, la interesante reseña histórica que indaga sobre la devoción existente en Iberoamérica, hacia la advocación de [Nuestra Señora de Loreto](#) y su posterior influencia en la aviación de nuestros pueblos, tras ser declarada por el entonces Papa Benedicto XV, Patrona Universal de los Aeronavegantes, el 24 de marzo de 1920.



Linda imagen de la Santa Madre, que protege a nuestra Patria y en especial, acompaña siempre a sus aviadores (Gentileza del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile)

MHM Museo Histórico y Militar de Chile

Organiza:

ARMO CHILE

Segundo Encuentro de Maquetistas en el MHM

Sábado 1 de Abril 2023

10:00 a 14:00 Hrs.
Maquetas e Insumos + Actividades

Armo-Chile
Armo te arma

Fono informaciones: +56993394954
Correo: inscripcionarmo@gmail.com

También Asistirán:

MYV HOBBYS

MODELLER HQ HEAD QUARTERS

RAM SCALE

Microtoys

AK INTERACTIV

MAUS MODELS

DRDO ARCHITECTUS

Museo Histórico y Militar: Av. Blanco Encalada 1550. Stgo centro.
Entre metros Toesca y Parque O'Higgins.

- ❖ *Interesantes actividades organizadas por el Museo Nacional de Aeronáutica de Argentina y el Instituto Nacional Newberiano que fueran patrocinadas por nuestra Corporación*

Jornadas de Historia Aeronáutica
 Sábado 25 de marzo a las 15 hs.



MNA



Indumentaria y equipos de vuelo utilizados en la aviación argentina desde sus comienzos hasta la actualidad, charla a cargo de Pedro Nicolás Darbon.

IG /mna.argentina FB /museonacionaldeaeronautica WEB /mna.ar



UNDEF Universidad de la Defensa Nacional

Facultad de la Fuerza Aérea Argentina

UNIVERSIDAD PROVINCIAL DE EZEIZA

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

UTN Facultad Regional Haedo

FUERZA AEREA

IA

ESCUELA Nº 1 DE LA MATANZA JORGE NEWBERY

AVIADOR CIELO

ESCUELA DE AVIACIÓN

ESCUELA Nº 2 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 3 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 4 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 5 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 6 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 7 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 8 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 9 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 10 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 11 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 12 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 13 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 14 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 15 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 16 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 17 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 18 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 19 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 20 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 21 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 22 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 23 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 24 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 25 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 26 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 27 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 28 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 29 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 30 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 31 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 32 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 33 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 34 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 35 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 36 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 37 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 38 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 39 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 40 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 41 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 42 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 43 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 44 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 45 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 46 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 47 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 48 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 49 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 50 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 51 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 52 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 53 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 54 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 55 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 56 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 57 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 58 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 59 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 60 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 61 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 62 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 63 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 64 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 65 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 66 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 67 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 68 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 69 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 70 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 71 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 72 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 73 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 74 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 75 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 76 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 77 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 78 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 79 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 80 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 81 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 82 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 83 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 84 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 85 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 86 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 87 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 88 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 89 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 90 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 91 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 92 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 93 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 94 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 95 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 96 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 97 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 98 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 99 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 100 DE LA MATANZA

Defensa Seguridad

ESCUELA de Vuelo Rufu

ESCUELA Nº 1 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 2 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 3 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 4 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 5 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 6 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 7 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 8 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 9 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 10 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 11 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 12 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 13 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 14 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 15 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 16 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 17 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 18 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 19 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 20 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 21 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 22 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 23 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 24 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 25 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 26 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 27 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 28 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 29 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 30 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 31 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 32 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 33 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 34 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 35 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 36 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 37 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 38 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 39 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 40 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 41 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 42 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 43 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 44 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 45 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 46 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 47 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 48 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 49 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 50 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 51 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 52 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 53 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 54 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 55 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 56 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 57 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 58 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 59 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 60 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 61 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 62 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 63 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 64 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 65 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 66 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 67 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 68 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 69 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 70 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 71 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 72 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 73 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 74 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 75 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 76 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 77 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 78 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 79 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 80 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 81 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 82 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 83 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 84 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 85 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 86 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 87 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 88 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 89 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 90 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 91 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 92 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 93 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 94 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 95 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 96 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 97 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 98 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 99 DE LA MATANZA

ESCUELA Nº 100 DE LA MATANZA

IG /mna.argentina FB /museonacionaldeaeronautica WEB /mna.ar



“8 DE MARZO, DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER”

EXPOSITORA: DRA. MARIA BEATRIZ PARDO, INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO “DELEGACIÓN LOMAS DE ZAMORA”.

MODERADOR: COMANDANTE MAYOR AVIADOR (RE) PROF. LIC. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO.

COORDINADORES: GERARDO MIGUEL GIMÉNEZ, CHRISTIAN BOUZO.

MIÉRCOLES 8 DE MARZO DE 2023 Suscríbese y véalo en el Canal de Youtube del Instituto

Clik Aquí https://www.youtube.com/channel/UCaHLxiHv2w1FGMDxV_QaHaw

ADHIEREN: ASOCIACIÓN MUJERES EN AVIACIÓN ARGENTINA - AMAA, ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DEL URUGUAY - AHAU, “DELEGACIÓN URUGUAY” DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA DE BRASIL - INCAER, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE - IIHACH, SOCIEDAD ARGENTINA DE HISTORIADORES, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS “JUAN MANUEL DE ROSAS”, INSTITUTO AERONAVAL, COMISIÓN DE AVIACIÓN DE EJERCITO, ACADEMIA SANTOS-DUMONT ARGENTINA, ACADEMIA JORGE CHÁVEZ DARTNELL ARGENTINA, EL MUSEO “MALVINAS” DE TANDIL, MUSEO NACIONAL DE AERONÁUTICA, INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA MILITAR, BUENOS AIRES Y UNIDAD DIPLOMÁTICA BUENOS AIRES DEL CONSEJO ECONOMICO SOCIAL DE LA ONU.

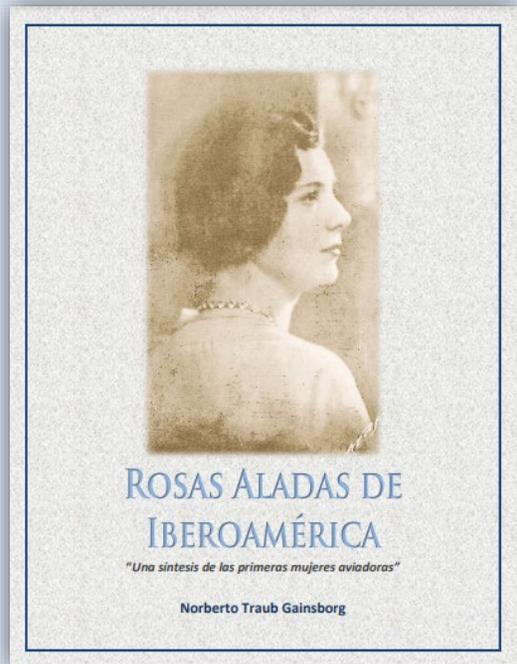
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Leandro N. Alem 719 - 1P - Dto 4 - “Edificio Alas” - C.A.B.A.

Tel: 5166-0704/0942 e-mail: institutonewbery@gmail.com info@institutonewberiano.gob.ar



❖ *En el Día Internacional de la Mujer*



LIBRO “ROSAS ALADAS DE IBEROAMÉRICA” DESTACA LA HISTORIA DE LAS PRIMERAS MUJERES AVIADORAS

La revisión de este libro publicado en el año 2021 por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH) nos hace reflexionar sobre el legado que dejó este grupo de mujeres en la historia aeronáutica y en la formación de nuevas aviadoras.

Por Capitán de Bandada (SG) Celeste Aller, Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile.

En el marco del Día Internacional de la Mujer, el trabajo de investigación publicado por el IIHACH “*Rosas aladas de Iberoamérica*”, escrito por Norberto Traub Gainsborg, sobre la historia de un grupo de aviadoras que vencieron estereotipos sobre cómo debía ser el rol de la mujer a comienzos del siglo XX en aquellos países que impulsaron la aviación, es un aporte a la memoria aeronáutica.

Fueron mujeres admiradas, pero también juzgadas por atreverse a quebrar paradigmas y sobreponerse a las críticas sobre las capacidades que podía tener una mujer al pilotear un avión. A esto se suma el rechazo que vivieron de sus propios pares al usar tenidas como pantalón y chaqueta, siendo un símbolo de equidad al vestir masculinamente, con ello querían decir que eran “iguales en los cielos”.

Destacadas historias como la de la joven cubana-española Aída de Acosta Hernández, quien condujo un dirigible en 1903 bajo las indicaciones de Alberto Santos Dumont. Como también la primera aviadora argentina Amalia Figueroa que con tan sólo 19 años rindió su examen de vuelo. Otra como, Carmela Combe, primera aviadora peruana; o Thereza de Marzo nacida en Sao Paulo, desde muy joven quiso surcar los cielos o la española María Bernardo de Quirós, como también la chilena Graciela Cooper, quien obtuvo una de las dos becas concedidas para mujeres por el Comodoro Arturo Merino Benítez, entre otras.



MYLÈNE EN CHILE

A principios de enero del presente año, recibimos un WhatsApp de Mylène, contándonos que venía a Chile y que Christine Debouzy, Presidente de la Asociación de Mujeres Pilotos de Francia, a la cual ella pertenece, le había dado nuestros datos.

Nos contó, que a inicios de febrero vendría a Chile, con la Empresa SAAMA Aviación Spa., para trabajar en combate de incendios forestales como Piloto, en el avión Air Tractor AT 802 F.

Mylène nos relató que es la única mujer piloto de su Empresa. Y que además, era Piloto de Planeador. Quería conocernos y saber si otras mujeres pilotos chilenas pudieren estar interesadas en hablar o saber sobre el mundo de los pilotos forestales, para lo cual, nos ofrecía organizar algún encuentro.



Recuerdo también como dato anecdótico, que más adelante y como parte de este *“muy encantador intercambio epistolar”*, nos hiciera llegar copia de su ticket de avión, indicando que ella saldría desde París el 1° de febrero, para arribar a Chile el 02 de febrero.

Posteriormente, su eventual regreso, sería el 26 de abril, por lo cual ella creía que contaríamos con más de alguna ocasión para podernos juntar y compartir sus experiencias con las pilotos de Alas Andinas.

Una vez arribada a nuestro país, vimos gracias a esta publicación adjunta de la DGAC, que no sólo vinieron pilotos franceses a combatir incendios, sino también, había brigadistas de trabajo en tierra.

Ya en Chile, y de acuerdo a las cada vez más urgentes necesidades, fue destinada al Aeródromo María Dolores de Los Ángeles. En el período hubo tantos incendios, que ella finalmente no dispuso de tiempo libre como para habernos conocido personalmente, como había sido su deseo inicial.

En el intertanto, habíamos compartido toda esta información con el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub Gainsborg, quien nos propuso hacerle llegar un presente, consistente en una escarapela de la Nuestra Señora de Loreto, Patrona de los Aviadores, para que la *protejera en sus peligrosos y arduos vuelos*.



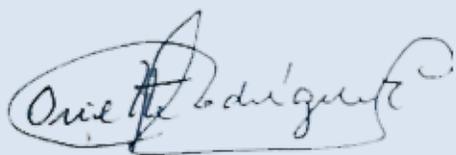
Escarapela en recuerdo del Centenario de la Proclamación de Nuestra Señora de Loreto

Pues bien, debo confesar que Mylène se sintió emocionada y muy contenta con el presente, por lo que inmediatamente tras haber recibido este significativo gesto, me envió una fotografía luciendo su ahora, apreciado parche bordado con la Virgen de Loreto, y los correspondientes agradecimientos al IAHACH y a nosotras, por ese hermoso y emotivo gesto de acogida y especial preocupación por esta Piloto Gala.

Lamentablemente, el 28 de marzo, me escribió desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que la temporada había finalizado y que se iba de regreso a París.

Me dijo que le encantó trabajar acá y conocer, aunque fuera un poquito, nuestro País.

Además nos agregó, que quería volver a Chile, y esperaba que esa próxima vez, lográramos encontrarnos, reiterando nuevamente, su agradecimiento por el patch que la *“había y seguiría acompañando en sus vuelos”*.



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



IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL

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

01/04/1915. Primer bombardeo aéreo en Chile. El teniente Tucapel Ponce, lanza dos bombas de 10 libras cada una desde una altura de 300 metros, con gran precisión, cayendo a poca distancia del blanco marcado con una cruz, en la cancha de Lo Espejo.

01/04/1921. Hace 102 años, la joven aviadora francesa, Adrienne Bolland se convierte en la *primera mujer en derrotar la cordillera de los Andes*, cruzándola en un pequeño avión Caudron G3 desde Argentina hacia Chile.

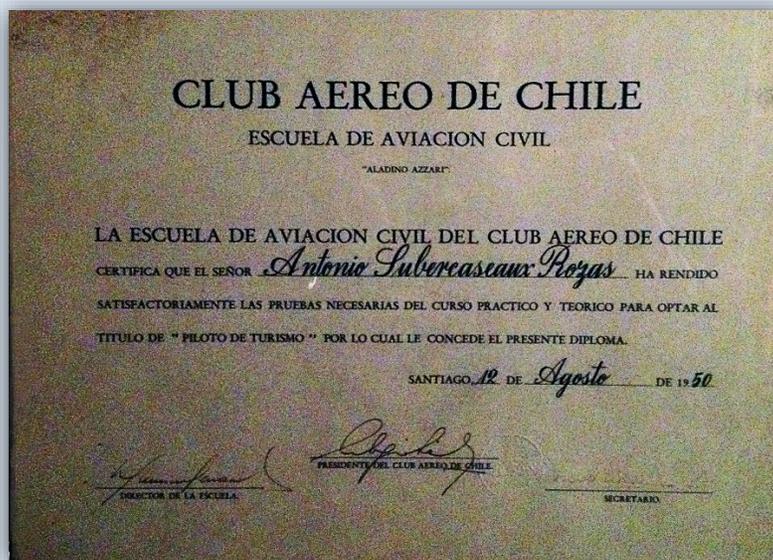


Adrienne Bolland

01/04/1936. Se crea la actual Brigada Aérea I de la Fuerza Aérea Uruguaya, bajo la denominación de Aeronáutica N°1, y operando ocho aviones Potez 25.

01/04/1941. A partir de esta fecha se inicia la publicación de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer director fue el General de Brigada Aérea, señor Darío Mujica Gamboa.

01/04/1945. El entonces Club Aéreo de Chile funda la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" y cuyos cursos se iniciarían días después.



Interesante certificado de la otrora Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" (1950)

01/04/1949. Creación de la Escuadrilla de Aviación N°5 “Balmaceda” de la Fuerza Aérea de Chile, con 2 aviones Vultee BT-13.

01/04/1957. Creación del Grupo de Defensa Antiaérea N°25, cuyo nombre original a esta fecha fue de “Batería de Artillería Antiaérea Experimental N°4” con asiento en la entonces Base Aérea de La Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt. Su primer comandante fue el Subteniente (T), señor Juan Bautista Becerra González.

01/04/1987. La Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” rinde honores a su arribo a Chile de Su Santidad el Papa Juan Pablo II, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago de Chile.

01/04/1969. Entra en funcionamiento la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA) que más tarde se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú).



02/04/1913. Acta de Fundación del Aero Club de Chile.

En Santiago de Chile, el miércoles 2 de abril de 1913, en los salones de “El Mercurio ” y a invitación de los señores Armando Venegas, Eduardo Molina Lavín y Lisandro Santelices, se reunieron los señores Enrique Phillips, Eduardo Molina Lavín, Lisandro Santelices, Paul Puret, Juan Maluenda, Julio Reyes Cerda, Augusto Perrey, Julio Díaz, Sabino Blásquez, guardiamarina Rojas Castro, Francisco González, Armando Fuentes, Eduardo Pérez C., Demóstenes Labra, Julio Valenzuela, Pedro Huerta, José M. Flores, Víctor Madariaga, Francisco Quiroz, Ignacio Jiliberto, Armando Venegas, Juan Livingstone, Juan Gálvez y Elías Robinovitch. Presidió la reunión el coronel señor Phillips, y actuó como secretario el señor Armando Venegas.

El señor Phillips dio a conocer los fines de la reunión, que eran estudiar la posibilidad de fundar el “Aero Club de Chile”, institución que hacía falta para dar más vida y fomentar la ciencia aérea en el país. Todos estuvieron de acuerdo sobre la idea propuesta, acordándose la fundación del “Aero Club de Chile”.

Se dio cuenta que la casa W. R. Grace y Cía., había ofrecido poner bajo el patrocinio de esta nueva institución, el premio de quince mil pesos que ha destinado para que sea disputado en un raid entre aviadores chilenos, y que será de Santiago a Concepción y de esa ciudad a Viña del Mar, con diversas etapas.

A fin de elegir un directorio provisorio y estudiar los Estatutos que serán presentados por una comisión compuesta por los señores Phillips, Molina Lavín y Santelices, se acordó reunirse el miércoles próximo, a las nueve de la noche.

Todos los presentes quedaron facultados para invitar a esa reunión a todos sus amigos y personas que se interesen por formar parte del Aero Club. —

(Fdos.) — Enrique Phillips, presidente. — Armando Venegas, secretario.

02/04/1914. Se realizan los Exámenes de Admisión para ingresar al segundo curso de alumnos de la Escuela de Aeronáutica Militar. Entre quienes los dieron ese día, se encontrará el teniente Diego Aracena Aguilar, futuro Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile entre 1932 y 1938.



Matasello utilizado.

02/04/1930. Inauguración de la Línea Aérea Río Gallegos-Buenos Aires-Europa. En homenaje a este vuelo, el fundador de esta compañía aérea, señor Marcel Bouilloux Lafont entrega al Gobernador señor Julio Berdera, uno de los sellos con leyendas alusivas a este vuelo, el que lleva las leyendas “2 de abril de 1930 / Inauguración de la Línea Aeropostal/ Río Gallegos- Buenos Aires- Europa”. El piloto de aquel vuelo inaugural fue el legendario, Antoine de Saint Exupéry.”

02/04/1982. Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en Puerto Stanley (llamado posteriormente también, Puerto Argentino) dando inicio a la llamada recuperación de las Islas Malvinas o Falklands, reclamadas también por el Reino Unido desde 1833. Con esta acción se desencadenó la Guerra de las Malvinas que se desarrolló desde ese día hasta mediados de junio de 1982. En el año 2000 en Argentina, es declarado por ley que cada 2 de abril, se celebre el “*Día del Veterano y caídos en la Guerra de Malvinas*”.

03/04/1842. Benito León Acosta Rubí, es el primer aeronauta mexicano en ascender en la Ciudad de México con un globo de manufactura nacional. La actividad la realizó en la plaza de toros de San Pablo, para luego descender en la calzada Niño Perdido (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). El entonces Presidente de la República Mexicana, señor Antonio López de Santa Anna, otorgó un permiso de tres años para que sólo él cruzara el cielo mexicano. Su segundo vuelo, el 1 de mayo de 1842 lo dedica “*al bello sexo de su país*”; realizando otro vuelo en Morelia, el 11 de noviembre del mismo año.

03/04/1921. Se bautiza el avión DH-9 “El Ferroviario”, adquirido con fondos recaudados por los obreros ferroviarios y donado a la Escuela de Aeronáutica Militar. Al año siguiente, esta aeronave será muy conocida por transportar al Capitán Diego Aracena y al ingeniero Arthur Seabroock hasta Brasil.

03/04/1967. LAN inicia los vuelos regulares a Isla de Pascua, valiéndose de la recién pavimentada y ampliada pista del aeropuerto Mataveri, en cuya pequeña y barrosa pista original solo había aterrizado en cinco ocasiones el recordado capitán Roberto Parragué y sus nobles anfibios Manutara.

La inauguración de la nueva pista, se había realizado el mes anterior con el primer aterrizaje de un DC-6B de la FACH en ella, quedando lista para su servicio por la aviación comercial. Con este vuelo inaugural de la LAN, los isleños finalmente rompieron su más que secular aislamiento, e Isla de Pascua y su misterioso pasado, ingresó al mapa del turismo global pero también, con el aeropuerto Mataveri capacitado para recibir aeronaves de mayor porte, Chile se incorporó de pleno a la comunidad del Pacífico.

El vuelo LAN-130 fue al mando del comandante de aeronave Julio Matthei y los pilotos Gustavo Siderey y Hugo Burr. El ingeniero de vuelo era Pedro Araya apoyados por Roberto Parragué y el jefe de

navegantes de la Lufthansa Willy Kumbler. Viajaban además el director nacional de turismo Luis Aldunate, el operador turístico Lars Linblad, el agente de la ESSO Hobart Gardiner y el socio fundador de nuestra corporación, Comandante de Aeronave señor Alfonso Cuadrado Merino.

04/04/1912. Eduardo Molina Lavín vuela por primera vez en los campos de Batuco. Se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión en Chile.

04/04/1922. Primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana frente a las autoridades castrenses de este país, sobre la pista aérea de Flandes, donde se construía la Primera Escuela Militar de Aviación. Es realizado en un avión Caudron G-3 por el Piloto Cadete, señor José Ignacio Forero F.

04/04/1930. Por Decreto Supremo N°3 de esta fecha, se crea el “Boletín Oficial de la Subsecretaría de Aviación”.

04/04/1945. Una vez fundada tres días antes, se da inicio a la Escuela de Aviación Civil de Chile, “Aladino Azzari”. Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascuñán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores de Vuelo. Secundaron a éstos los pilotos señores Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrarrázaval, Rafael Salas S., y Ricardo Valderrama. Actuaron como profesores de los ramos teóricos Max Flores A., Jefe del Curso y profesor de Aerodinámica; José Claro V., Navegación Aérea; Erick Trollund, Meteorología; José Mellado León, Motores; y Eduardo Hamilton Depassier a cargo de Legislación y Reglamentación Aérea, todos quienes aportaron desinteresadamente su concurso.

Las clases teóricas se desarrollaron en las aulas de la Universidad de Chile pues no se contaba con un local apropiado en Los Cerrillos ni en la sede del Club. El material de vuelo empleado fueron cuatro aviones Aeronca. El curso cuya finalidad principal es formar pilotos aviadores de turismo, con los conocimientos necesarios para poder optar más tarde a los demás títulos en la Aviación Comercial y en la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, estuvo integrado por 49 alumnos

05/04/1919. Se lleva a cabo el inicio de una de las principales hazañas de la aeronáutica militar chilena: la Primera Doble Travesía aérea sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes. La hazaña fue realizada por el audaz Teniente del Ejército de Chile, señor Armando Cortínez Mujica, en un avión Bristol M1C, concluyendo con el triunfal retorno a Chile el día 16 de este mismo mes de abril.



El teniente Cortínez posa delante del avión Bristol M1C con que realizó su histórico cruce de la cordillera

05/04/1925. Se efectúa el Raid Montevideo- Asunción-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo, de 4.500 kms. En 32 horas de vuelo, efectuado por el señor Teniente Coronel uruguayo, don Cesáreo L. Berisso acompañado por el Mecánico de la misma nacionalidad, don Dagoberto Moll, en un avión Breguet XIV.



05/04/1927. Tres aviones Breguet XIX de la Escuadrilla española “Elcano”, despegan de la Base Cuatro Vientos, con la misión de recorrer los 17.500 km que los separan de Filipinas.

06/04/1915. Se da inicio a la realización de las primeras maniobras de la Aviación Militar.

07/04/1940. Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Sabana, Costa Rica.

08/04/1923. Ingresan a la Escuela de Aviación de Chile para realizar un curso de vuelo, los primeros ciudadanos mexicanos: Carlos Cristiani Coutiño y José Zertuche González.

08/04/1930. El Congreso Nacional Hondureño emite el Decreto N°217, referido a la Primera Ley de Aviación en Honduras.

08/04/1923. Primer lanzamiento de una bomba de guerra sobre el mar. Bomba de 45 Kgs de peso construida en los arsenales de Marina, es lanzada desde un avión Short N°3 por el piloto Teniente Herbert Youlton Bullee.



Villa Las Estrellas. Territorio Chileno Antártico. (1984)

09/04/1984. Es inaugurada “Villa Las Estrellas” en el Territorio Chileno Antártico.

Las instalaciones alojan desde esta fecha, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección General de Aeronáutica Civil los que, junto a sus familias, realizan periódicamente soberanía en este distante territorio nacional.

11/04/1914. Primera exhibición de acrobacia aérea en el país. El aviador suizo, Jean Domenjoz.

11/04/1929. La entonces Fuerza Aérea Nacional, organiza el primer curso para pilotos civiles chilenos.

12/04/1910. Cecil Grace, ciudadano chileno nacido en Valparaíso, desaparece en vuelo al tratar de cruzar el canal de la Mancha. Se convierte en el primer mártir desaparecido en la historia de la aviación mundial.

12/04/1929. Después de cruzar el Atlántico, llega a Chile, al aeródromo de El Bosque, el Breguet XIX Gran Raid bautizado como "Jesús del Gran Poder", siendo el primer avión español en sobrevolar la Cordillera de los Andes en sentido Buenos Aires - Santiago de Chile.

12/04/1961. Primer vuelo espacial efectuado por el piloto de la Fuerza Aérea Soviética, señor Yuri Gagarin, a bordo del Vostok -1. De acuerdo a sus relatos habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

Los titulares dicen: **"¡El hombre soviético en el espacio!", "La mayor victoria de nuestro modelo, nuestra ciencia, nuestra técnica y nuestra valentía", "Sobre el primer vuelo del hombre en el espacio"**

El 12 de abril, es conmemorativo al primer vuelo espacial de Yuri Gagarin y fue declarado por la Federación Aeronáutica Internacional, como el Día Mundial de la Aviación y de la Astronáutica (efectuado el 12-4-1961). De acuerdo a los relatos de Yuri Gagarin, éste habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

12/04/1976. La Fuerza Aérea Argentina declara en justicia al distinguido aviador e ingeniero, señor Jorge Alejandro Newbery, como fundador de la Aeronáutica argentina.

13/04/1913. Ocurre el trágico accidente que sufriera el distinguido piloto civil, señor Luis Alberto Acevedo quien al enfrentar uno de sus desafíos, cual era realizar el Raid Concepción – Santiago, se estrelló en las aguas del río Biobío, en San Pedro de la Paz frente a Concepción, falleciendo y convirtiéndose así, en el primer mártir de la aviación civil chilena.

Su inesperada muerte causó enorme consternación en el país.

13/04/1918. En un monoplano Morane Saulnier Parasol, logra cruzar la cordillera de Los Andes desde Zapala, ubicada en el centro de la provincia del Neuquén en Argentina, hasta la ciudad de Cunco en Chile, el teniente del Ejército argentino, señor Luis C. Candelaria, logrando así efectuar un cruce en aeroplano, a una altitud máxima de 2.950 metros.

Meses más tarde, el 12 de diciembre de ese año, será el teniente chileno, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cumplirá el verdadero desafío y sueño de muchos temerarios aviadores, al derrotar el macizo andino por su parte más alta.

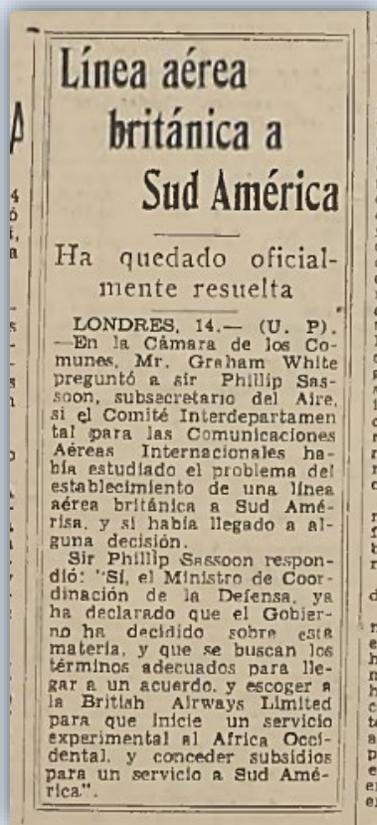


El piloto chileno, señor Luis Alberto Acevedo, junto a su mecánico y amigo francés, señor Pierre Coemme.

13/04/1932. Se establece mediante la Ley N°295 de la República Dominicana, la existencia de requisitos para aterrizar o amarrar aeronaves en los lugares autorizados.

14/04/1914. El capitán Piloto Aviador, señor Gustavo Adolfo Salinas Camiña, quien en 1913 se había unido al movimiento Constitucionalista bombardea con su avión biplano “Sonora” al buque “Guerrero” de la Armada Federal Mexicana en el puerto de Topolobampo, estableciendo así lo que sería el primer combate aeronaval americano. El general Álvaro Obregón, Jefe del Cuerpo del Ejército Constitucionalista del Noroeste, lo nombró después de este ataque jefe de artillería en las fuerzas contra Doroteo Arango, más conocido como Pancho Villa.





14/04/1931. Se inaugura en Honduras, la Escuela Nacional de Aviación. Con la contratación del Coronel de Aviación William Brooks (estadounidense) en la presidencia del Doctor Vicente Mejía Colindres, se formalizó el 25 de enero de 1936 su denominación como Escuela de Aviación Militar “*Capitán Roberto Raúl Barahona Lagos*”. En octubre de 1937, fue habilitada como centro de formación de oficiales aviadores para la futura Fuerza Aérea Hondureña. Curioso mencionar que fueron sólo cuatro los primeros cadetes en ser instruidos en el pilotaje y mantenimiento de los aeroplanos.

14/04/1937. Se aprueba oficialmente, que la *British Airways Limited*, línea aérea británica inicie un servicio aéreo experimental al África Occidental como también se conceden los subsidios para un servicio hacia Sudamérica.

15/04/1915. Por Resolución Ministerial 90/915 de esta fecha, se dispone la creación de la Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la Plata, en Argentina.

15/04/1917. Se inaugura el monumento a los mártires de la aviación chilena.

La construcción fue financiada por suscripción popular iniciada a fines de 1915, en recuerdo de la memoria de aquellos aviadores militares caídos en los albores de la Aeronáutica Nacional.

El obelisco de cuatro caras lleva en su parte superior un cóndor de bronce con sus alas desplegadas, obra realizada bajo el diseño del artista italiano radicado en Santiago, Chile, señor Rómulo Tonti quien utilizando unos 800 kilos de este noble material fundiera magistralmente en la Escuela de Artes Y Oficios, actual Universidad de Santiago de Chile.

Al pie de esta imponente obra, se rinde homenaje cada 1º de noviembre a los Mártires de la Aviación Chilena.



15/04/1928. Es inaugurado oficialmente el Correo Aéreo en México. Esta actividad ya había sido realizada desde el vuelo que realizara el 6 de julio de 1917, cuando el teniente piloto aviador (TPA), señor Horacio Ruiz Gaviño, efectuó el primer transporte de correo aéreo de la historia de México.

15/04/1961. Aviones B-26 de la Brigada de Asalto 2506, bombardean el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana y el Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba, dos días antes de la frustrada invasión de Bahía de Cochinos protagonizada por fuerzas cubanas exiliadas.

16/04/1930. Bajo la denominación inicial de “Dirección de Personal”, se crea uno de los primeros órganos de apoyo al mando que se constituyeron al momento de la creación de la Fuerza Aérea chilena. El primer Director del actual Comando de Personal, fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Florencio Gómez Flores.

16/04/1942. Son dados de alta los futuros aspirantes del primer curso de Cadetes a la Entonces Escuela de Aviación, cuyo ingreso efectivo se realizó el día lunes 11 de mayo de ese año.

16/04/1945. En la ciudad de La Habana, Cuba, se realiza la reunión constituyente de la *International Air Transport Association* (IATA) y su posterior fundación tres días después. Su propósito principal, es el de ser una entidad encargada de determinar la regulación vigente y aplicable a la navegación aérea y al transporte aéreo de personas y bienes, facilitando con ello procesos y servicios hacia las empresas de transporte aéreo y a las naciones donde éstas operan.

16/04/1959. Aerolíneas Argentinas inaugura su ruta internacional, en la era de aviones a reacción, con un vuelo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. El avión utilizado fue un De Havilland D.H. 106- Comet 4, bautizado como “Las Tres Marías” en una emotiva ceremonia celebrada en Ezeiza, especial oportunidad en la que se entronizó en la aeronave la imagen de la santísima Virgen María, bajo la advocación de *Nuestra Señora de Loreto*, patrona de la aviación argentina.



17/04/1920. Los habitantes de la ciudad de La Paz, Bolivia, quedaron sorprendidos cuando en la tarde de ese día, el avión triplano norteamericano Curtiss Wasp 18T, al mando de los estadounidenses, señores Donald Hudson y Robert Albough, conquistó el firmamento de la capital boliviana; siendo este el primer vuelo realizado con éxito, sobre esa ciudad capital altiplánica.

17/04/1920. Se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, consolidándose el 10 de diciembre de ese mismo año en el acto de instalación presidido por el Coronel David López Enríquez y con la participación de asesores de la firma francesa FARMAN.

17/04/1921. Se inaugura oficialmente el Aero-Club de Rosario. Al poco tiempo de iniciado, a fines de 1925, un devastador ciclón derribó los hangares y destruyó sus aviones acabando con las expectativas e ilusiones de aquellos esforzados pioneros rosarinos. En el año de 1938, el A.C.R. reinicia sus actividades donde actualmente se encuentra el Aeropuerto Internacional Rosario, y en 1970, se traslada a su predio actual, el Aeroparque Rosario.

17/04/1970. La Comandancia en Jefe de la Armada autoriza la fundación del Club Aéreo Naval. Meses después por Decreto Supremo N° 306, del 22 de febrero de 1971, se le concedió Personalidad Jurídica a la Corporación. Dirigido por su primer Presidente el Socio Capitán de Navío don Raúl Valenzuela Pérez, el Club dispuso de un avión Piper PA 22 modelo 1957, adquirido en forma particular por un grupo de 12 Oficiales Infantes de Marina, dando así, inicio a las actividades aéreas del Club, operando desde el Aeródromo de Rodelillo. Posteriormente y gracias a las cuotas sociales de los primeros cien socios, el Club adquirió un avión Piper PA18 modelo 1954, el que hasta hoy continúa en servicio de vuelo.



17/04/1979. Se crea la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada, respondiendo a la necesidad institucional de regularizar las actividades de instrucción que desarrollaba la Aviación Naval y en reconocimiento al nivel y categoría de la educación que impartía a Oficiales y Gente de Mar en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval que funcionaba desde 1966.

Este plantel naval, lleva el nombre del Guardiamarina Zañartu, en homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio en 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación de El Bosque, a su amigo, camarada y compañero de vuelo, el Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



17/04/1990. Un avión DC-8-63 de Líneas Aéreas Paraguayas que cumplía el vuelo a Madrid sufrió un incidente cuando después de despegar de Dakar, se desvió de su ruta tradicional hacia la capital española y sobrevoló espacio aéreo de Argelia. Al entrar a dicho país, cazas Migs interceptaron al avión de LAP y lo obligaron a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Argel, donde fue retenido por espacio de tres horas.



19/04/1912. Se termina de construir el primer avión hecho en México por los señores Juan Guillermo Villasana y Jacques Poborejsky.

Este aparato fue bautizado como “Latinoamérica” realizando con gran éxito su vuelo inaugural, días más tarde, en el mes de mayo.

Meses después, el destacado ingeniero y aviador, Juan Guillermo Villasana López fabricaría la novedosa hélice “Anáhuac”, compuesta con varios tipos de maderas y un ensamble nuevo, que permitió a los aparatos elevarse más y mejor, dando así un giro fundamental a la aeronáutica mundial.

19/04/1914: El célebre aviador civil chileno Clodomiro Figueroa realiza los primeros vuelos sobre la hermosa y austral ciudad de Puerto Montt.

19/04/1995. Último vuelo de los cazabombarderos Hawker Hunter sobre Los Cerrillos. Los últimos cuatro aviones pasaron a retiro del servicio.



20/04/1952: 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 que reciben su característico distintivo recientemente aprobado ese año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Alejo Williamson Dávila, quien que realizara años más tarde la proeza de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta en un planeador Blanik L 13, el 12 de diciembre de 1964, misma fecha en la que se conmemora el Día de la Aeronáutica Nacional.

21/04/1895. Nace en Maracaibo, Venezuela, Carlos Otto Meyer Baldó, quien fue un destacado aviador venezolano, as de caza de la aviación alemana durante la Primera Guerra Mundial y uno de los fundadores de la Fuerza Aérea Venezolana.



Carlos Otto Meyer Baldó y su distintivo de avión.



Insignia de piloto imperial militar

21/04/1921. A las 9.35 horas de este día, en un acontecimiento memorable, se realiza el primer vuelo desde la localidad de Pasto hasta Cali, Colombia al mando del piloto italiano, señor Ferruccio Guicciardi Romani.

21/04/1980. Se crean las entonces, I^a, II^a, III^a y IV^a Brigada Aérea. Con esta fecha se activan 4 de las 5 actuales Brigadas Aéreas Institucionales, máxima orgánica operativa de la Fuerza Aérea de Chile. Sus primeros comandantes tras la reactivación fueron los Generales de Brigada Aérea (A): Benjamín Opazo Brull (I^a B.A.), en Antofagasta; Guillermo Sandoval Velásquez (II^a B.A.), en Santiago; Enrique Escobar Rodríguez (III^a B.A.), en Puerto Montt y Nelson Sepúlveda Brito (IV^a B.A.), en Punta Arenas.



I^a Brigada Aérea



II^a Brigada Aérea



III^a Brigada Aérea



IV^a Brigada Aérea



V^a Brigada Aérea

21/04/1983. La Fuerza Aérea de Chile, donó a su par paraguaya, cinco aviones Neiva T-25 Universal de entrenamiento, los cuales fueron incorporados al Grupo Aéreo de Entrenamiento y Transporte (GAET) en una ceremonia realizada en esta fecha. Cabe destacar que los T-25 llegaron de Chile en vuelo y fueron tripulados por oficiales de la FAP, quienes por primera vez realizaron el cruce de la cordillera de los Andes.



22/04/1914. Nace el señor José Abelardo Quiñones Gonzales. Aviador de guerra peruano declarado Héroe Nacional del Perú, por la Ley N° 16126 del 10 de mayo de 1966, a causa de su inmolación en una misión aérea contra las baterías ecuatorianas, durante la guerra de 1941. Asimismo, cada 23 de julio (día de su inmolación) se conmemora el *Día de la Fuerza Aérea del Perú*.



Billete de 10 Nuevos Soles, que recuerda la valerosa imagen de José Abelardo Quiñones G. (2013)

22/04/1932. Es creado por el Presidente brasilero, señor Getúlio Vargas, el Departamento de Aviación Civil, subordinado al entonces Ministerio de Vías y Obras Públicas.

22/04/1945. Desde inicios de 1944, treinta y tres pilotos partieron de Brasil rumbo a Albrook Field, en la Zona Estadounidense del Canal de Panamá. Su tarea era adiestrarse para el combate en los aviones de combate de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos. Durante los meses siguientes, instructores norteamericanos los entrenaron en el P-40 en la Base Aérea de Aguadulce, en Panamá, participando ocasionalmente en la defensa aérea del Canal de Panamá.

Cuando el grupo concluyó satisfactoriamente esta fase del adiestramiento, se trasladó a Suffolk, en Long Island, Nueva York, donde recibió adiestramiento en el P-47 Thunderbolt, avión que volarían más tarde en combate.

Para el mes de abril de 1945, las tropas aéreas voluntarias del Primer Grupo de Aviación asignado al *350th Fighter Group* de la Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU., llevarían a partir del día 22 de ese mes, su más grande esfuerzo aéreo en la campaña aérea contra las fuerzas contrarias en Italia.

Por tal motivo se proclama en esta fecha, el *Día de la Aviación de Caza Brasileira*. Para conservar una línea de mando clara, el 1er Grupo de Caza de la Fuerza



Aérea Brasileña fue redesignado como *1er Escuadrón de Caza Brasileño*, hasta el fin del conflicto.

Con esta nueva designación, la unidad voló bajo su propia bandera e insignias brasileñas. Famosa fue desde entonces, la insignia roja que portaba el lema y grito de guerra de la unidad: *¡Senta a Pua!* (que quiere decir *¡Dale Duro!*).

22/04/1957. Fallece el Teniente Coronel P.A., señor Horacio Ruiz Gaviño, pionero de la aviación militar en México quien dirigió el Biplano "TNCA-SERIE A" No. 6, donde se transportó el Primer Correo Aéreo Mexicano en 1917.

22/04/1970. Creación del Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Somela Valenzuela, Director.



Horacio Ruiz Gaviño



22/04/2010. Luego de cambiar de dueños, la empresa Aero Regional Paraguaya S.A. deja de volar y son retirados ambos aviones 737-200 y traídos a Chile. La empresa cerró sus oficinas en Paraguay.

22/04/2010. La Agrupación Aerofluvial del Paraguay recibe su primer helicóptero Robinson R.44 Policecopter, al que se otorgó el serial A-01 (*call sign "Ángel" 01*).

24/04/1972. Creación de la Prefectura Aeropolicia de Carabineros de Chile. Sus bases datan del 16 de junio de 1948, cuando se crea el Club Aéreo Carabineros de Chile, con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la Institución.

Posteriormente, el 17 de febrero de 1960, se dio origen a la Brigada Aeropolicia, destinada a organizar y operar los medios aéreos asignados a Carabineros. Finalmente, en abril de 1972, se crea sobre la base de la Brigada Aeropolicia, la *Prefectura Aerea* de Carabineros de Chile cuyo primer jefe fue el Coronel de Carabineros señor Germán Sanhueza Romero.



La *Prefectura Aérea*, como se denomina actualmente desde el 23 de octubre de 2009, realiza operaciones aéreas permanentes para el mantenimiento del orden y la seguridad pública en todo nuestro territorio nacional.

25/04/1945. Creación de Club Aéreo de Traiguén, localizado en la Provincia de Malleco en la IX Región de la Araucanía, Chile.

25/04/1954. Creación del Club Aéreo “Adolfo Menadier Rojas”. La concepción de esta institución, se remonta a la década de los años 40, cuando un grupo de entusiastas suboficiales mecánicos de aviación de la Fuerza Aérea de Chile, se reunieron bajo un hangar para conversar y hacer realidad sus sueños de volar. Su primer Directorio lo conformaron los señores René Araneda Valdés, Osvaldo Sanhueza Suazo, Héctor Muñoz Hernández, Manuel Chávez, Manuel Pino Rojas y Alberto Nuño Veliz.

26/04/1993. Entre los días 26 y 30 de abril, se celebró la II Conferencia Espacial de las Américas. En la Declaración de Santiago de Chile, se aprueba la creación de una Secretaría Pro Tempore para dar seguimiento y continuidad a los resultados del CEA.

27/04/1910. El mecánico francés, señor Julien Mamet, realiza el primer vuelo de una aeronave sobre Portugal.



La aeronave utilizada para esta ocasión fue un Blériot XI, de propiedad del aviador civil uruguayo, señor Mario García Cames, y que según algunas notas claves de época, habría llevado la bandera de esta nación, pintada en la cola del citado avión.

27/04/1909. El distinguido pionero aeronáutico y deportista Ingeniero, señor Jorge Newbery Malagarie, es elegido como Presidente del Aero Club Argentino. Su primer emplazamiento tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Sportiva, que en la actualidad es el Campo Hípico de Palermo, en Buenos Aires.



27/04/1913. Se realiza el primer vuelo océano a océano a través del istmo de Panamá. Fue realizado por el afamado aviador y piloto automovilístico norteamericano, Robert G. Fowler. El tramo comprendió el vuelo entre la Bahía de Panamá y Bahía Limón en una hora y 35 minutos.

27/04/1916. Con ocho alumnos se da inicio al primer curso de aviadores navales en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, en Santiago de Chile.

Estos alumnos fueron el Teniente 2º Pedro Luco C., Guardiamarina de 1ºClase Enrique de la Maza R., Ingeniero 3º Francisco Cruz A., Contador 3º Carlos Yánquez C., Maquinista 2º Abraham Villalobos, Maquinista 2º Juan Constanzo, Torpedista 2º Luis Farías y Sargento 2º Artillero Juan Urrutia.



En esta fotografía de un curso de biplanistas en la Escuela de Aeronáutica Militar, figuran al menos tres de los primeros activos participantes de la Armada de Chile.

27/04/1947. A iniciativa del Rotary Club de Constitución, presidido por aquella época por el Dr. Alfredo Vera Kreisel, se funda el Club Aéreo de Constitución.

27/04/1998. Se inaugura la Base Aérea Ecuatoriana de Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbíos. Su primer comandante, fue el Teniente Coronel, señor Fernando Cano Andrade. Aquí funcionará el Ala de Combate Nº31, unidad que realiza vuelos de entrenamiento y preparación de sus escuadrones de combate, transporte y rescate.

28/04/1954. Se realiza el Primer vuelo de un avión a reacción de la Fuerza Aérea de Chile. Al mando del aparato de Havilland DH-115 "Vampire" J-03, armado en la Maestranza de Lan Chile despegó desde el Aeropuerto de "Los Cerrillos", el piloto inglés, Mr. George Errington, iniciando así la era del Jet en nuestro país.



PRIMER VUELO: Uno de los "Vampire" armados en la maestranza de Los Cerrillos se apresta para emprender su primer vuelo. Es el primer avión a chorro con que cuenta la FACH.

Recorte de la Revista Chile Aéreo Nº 250 de mayo de 1954

Asistieron a presenciar la prueba de ese día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general don Armando Ortiz; los generales señores Fernando Ortega, Javier Undurraga y Osvaldo Cordero; el coronel Ingeniero de Aviación don Fernando Fagalde; comandante Exequiel Varela y los ingenieros de la De Havilland que dirigieron el armado del Vampire, señores Bill F. Tull y Jeffrey Whiton, además del vicepresidente de LAN, don Arturo Merino Benítez. Al día siguiente, jueves 29 de abril, volará el Comandante de Grupo (A) señor René Ianiszewski Courbis, siendo este oficial quien alcance el privilegio de ser llamado "el primer oficial de la Fuerza Aérea de Chile en volar en nuestro país un avión jet institucional".



28/04/1958. Es decretada la adquisición de seis aviones De Havilland D.H. 106- Comet 4, para Aerolíneas Argentinas. El vuelo inaugural de la primera de estas naves a reacción, bautizada como “Las Tres Marías”, se llevó a cabo el 16 de abril de 1959, con la ruta Buenos Aires – Santiago.

29/04/1911. Tras haber efectuado el curso de pilotaje en la Escuela Farman, recibe en Francia su “brevet” de Aviador, el Teniente 1° de Marina, señor Jorge Henrique Moller, primer piloto militar brasileño.



29/04/1952. Don Hilario Chau Lin, obtiene su título de Piloto Aviador en el Club Aéreo de Tocopilla, convirtiéndose en el primer piloto civil chino que realiza su curso de vuelo en Chile. El examen que había despertado una simpática expectación tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo de Barriles, donde sobre un Fairchild del Club Tocopillano el señor Chau realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar. Tanto como felicitaciones al joven oriental, hubo para su instructor Sr. Enrique Maurín, Teniente 1º de la Fuerza Aérea de Chile.



30/04/1937. Creación de la “Academia Aérea”, actual Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile.

Instituida para satisfacer la necesidad institucional de autonomía en la formación de Oficiales en la Especialidad de Estado Mayor, la que se efectuaba anteriormente en la Academia de Guerra del Ejército, sin la necesaria especialización del enfoque profesional en las características propias del medio aéreo.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Tovarias Arroyo, quien en 1943, llegaría a ser un muy distinguido Comandante en Jefe Institucional.

30/04/1948. Se crea el Juzgado de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, sustituyendo así, a los juzgados previos en calidad de Juzgado único. Se nombró como primer Juez de Aviación al Comandante de Unidades Aéreas, General de Brigada Aérea (A) Teodoro Ruiz Diez, y como auditor al Capitán de Bandada (J) Aquiles Savagnac Sánchez.

30/04/1949. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se inaugura el Aeropuerto “Ministro Juan Pistarini”, en la localidad de Ezeiza en Buenos Aires, Argentina.

30/04/2001. La Academia de Guerra Aérea, a propuesta del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, pasa a llamarse Academia de Guerra Aérea “General Diego Aracena Aguilar”.

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

UNA SÍNTESIS HISTÓRICA DE LOS PILOTOS DE CAZA BRASILEÑOS PRISIONEROS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



Un P-47 Thunderbolt ataca con bombas una composición. Fuente: Google imágenes.

En el día 18 de diciembre de 1943, el presidente Getúlio Vargas firmó el Decreto N° 6.123, quien instituyó el 1º Grupo de Caza, una unidad de la Fuerza Aérea Brasileira (FAB), con el objetivo de enviar un escuadrón para pelear junto a los aliados en la Segunda Guerra Mundial.

Para comandar la unidad, el Mayor Nero Moura fue nombrado comandante del 1º Grupo de Caza, en el día 27 de diciembre del 1943. Inmediatamente se abrió el voluntariado en la FAB para reunir personal que iría a la guerra. Nero Moura formó un pequeño grupo con 32 oficiales, sus ayudantes directos, y se embarcó con ellos el 3 de enero de 1944 rumbo a Orlando, Florida, para recibir instrucción en una Escuela de Tácticas Aéreas. Posteriormente, el comandante se trasladó con sus hombres clave a Aguadulce, Panamá, donde, una vez reunida la unidad, el 1er Grupo de Caza comenzaría a recibir entrenamiento en aviones de combate *Curtiss P-40*. Luego de completar el curso de caza dictado por instructores estadounidenses con experiencia bélica, los pilotos brasileños volarían el *P-47*, el famoso *Thunderbolt*, que adaptaron en una base aérea estadounidense en *Suffolk, Long Island*, antes de dirigirse al teatro de operaciones en Europa.

El 1er Grupo de Caza desembarcó en el puerto de Livorno, Italia, el 6 de octubre de 1944, desde donde se dirigió al pequeño pueblo de Tarquinia, lugar donde se instaló en una Base Aérea Americana, bajo el control operativo del *350th Fighter Group*.

Poco tiempo después del inicio de las operaciones, el 21 de noviembre de 1944, la unidad brasileña fue trasladada a la Base Aérea de San Giusto, cerca de la ciudad de Pisa, donde permanecería hasta el final de la guerra.



Ten. Cel. Nero Moura en el cockpit de un P-47 Thunderbolt.

Fue desde Pisa que el 1er Grupo de Caza comenzaría a operar junto a los estadounidenses en la Campaña del Valle del Po, en el norte de Italia, considerado el estallido final de la primavera, que terminaría definitivamente con el gran conflicto del 2 de mayo de 1945.

Para dimensionar el campo de batalla donde padecieron los pilotos brasileños, Rui Moreira Lima en su libro *Senta a Pua*, presenta un curioso testimonio: *“Durante 14 horas del día, los Thunderbolts sobrevolaron las líneas enemigas, bombardearon, dispararon ametralladoras mortales y lanzaron cohetes contra los bastiones alemanes. El resultado es que del otro lado todo estaba en llamas, ya sea en campamentos, trenes, vehículos de todo tipo, hasta motos. Los alemanes tuvieron que parar. Perdieron la capacidad de moverse durante el día. La superioridad aérea era absoluta: los P-47 despegaban cada 15 minutos para sus ataques. Cuando regresaron, las tripulaciones de tierra ya los recibieron, recargando para nuevas salidas. El mantenimiento de los Escuadrones trabajaba continuamente...”*

MISIONES DE GUERRA

El esfuerzo operativo del *1st Fighter Aviation Group* en la guerra fue impresionante en términos de números. En sus 445 misiones realizadas por 49 pilotos durante los siete meses de operación en territorio italiano, se realizaron 2.546 salidas ofensivas, en un total de 5.465 horas de vuelo, considerando que se arrojaron mil toneladas de bombas sobre objetivos enemigos (*Historia General de Aeronáutica Brasileira*, vol. 3 - INCAER, 1991).

Sin embargo, la ferocidad del enemigo que huía por el norte hacia los Alpes, formado por veteranos y experimentados combatientes, no perdonó a los pilotos con la precisión de sus temibles baterías antiaéreas. En consecuencia, los pilotos brasileños pagaron un alto precio mientras buscaban establecerse en la experiencia de combate. La pérdida de tres pilotos por mes en promedio, fue preocupante. De los 16 aviones derribados, ocho aviadores perdieron la vida en combate, cinco quedaron prisioneros, tres sobrevivieron con la ayuda de los partisanos y regresaron a Pisa.

Además de estas bajas, mientras el grupo iniciaba sus operaciones desde Tarquinia, en esa Base la FAB perdió un piloto en entrenamiento y dos en un trágico accidente que involucró a un avión *Douglas C-47* y un *Thunderbolt P-47*. Otros cinco aviadores fueron retirados del vuelo por agotamiento físico o enfermedad y regresaron a Brasil.



Los pilotos caminan hacia sus aviones para cumplir una misión de guerra.

Fuente: Lima R. Moreira.

Las historias individuales son extensas, lo que no permite este espacio limitado para tratar cada una de ellas en su totalidad. Lamentables fueron las pérdidas de vidas en combate de jóvenes aviadores, quienes en el deber de su oficio pagaron un alto precio por derrotar al enemigo y restaurar la paz, luego de seis años de carnicerías y matanzas generalizadas que se cobraron millones de seres humanos en todos los rincones del globo terrestre.

1º Teniente Aviador Ismael da Motta Paes



Fue el primer aviador de la Fuerza Aérea Brasileña en ser hecho prisionero por los alemanes y, al final de la guerra, el último en ser liberado de un campo de concentración.

El 23 de octubre de 1944, se asignó a Motta Paes para componer uno de los dos escuadrones cuya misión era bombardear secciones del ferrocarril cerca de Trento, una ciudad italiana enclavada entre las montañas alpinas en el valle del río Adige. Al final de la misión, los escuadrones regresaron para un reconocimiento armado, destruyendo objetivos de oportunidad en la ciudad de Verona.

Al pasar por Isola della Scala, las baterías antiaéreas mostraron el poder del *Flack*, el poderoso arma de ataque aéreo alemán. En su comunicado, así describe Motta Paes su fatídica cuarta misión en ese lugar: *“Durante el picado contra un tren formado por carros cisterna estacionado en el patio de maniobras, comencé a disparar y, en ese mismo momento, escuché el sonido del impacto de proyectiles antiaéreos sobre mi avión. Tuve la impresión de que los impactos habían alcanzado el fuselaje por detrás de la cabina. Continué apuntando a la locomotora que, según supe a mi regreso, había explotado. Me recuperé del picado. La cabina se llenó de humo. En la parte superior de la recuperación, el motor traqueteó. y se detuvo con un estallido en altura de 500 metros. Inmediatamente pensé en un incendio a bordo. Solté el canopy y desconecté el fono y el micrófono, preparándome para saltar en paracaídas”* (Rui M. Lima, *Senta a Pua*, 1989, págs. 130-131).

Sin embargo, justo cuando Motta Paes estaba a punto de abandonar el avión, el motor del avión comenzó a funcionar nuevamente. Incluso trató de administrar el control de *Thunderbolt* para regresar a Pisa. Pero la suerte fue momentánea. El motor comenzó a sobrecalentarse, la presión del aceite bajó a cero y el funcionamiento brusco dio señales de que había llegado el momento de saltar en paracaídas. Para su desgracia, en la trayectoria en la que volaba, las baterías antiaéreas no dieron tregua al *P-47*. Los últimos instantes fueron insostenibles, y un golpe de gracia con una parada total del motor fue la

sentencia final. A 600 metros de altura, Motta Paes finalmente abandonó su "águila herida" y se lanzó al espacio en medio de las explosiones.

A pesar de esquivar los disparos durante el descenso, su aterrizaje en aguas heladas en un canal no fue agradable en un día de invierno. El aviador se deshizo del paracaídas y comenzó a alejarse de una unidad *Wehrmacht* que merodeaba cerca. De repente se encontró frente a ametralladoras que le apuntaban, seguidas de una orden: ¡*Halt!* En ese momento, la FAB tenía su primer prisionero de guerra.

Lo recogió una patrulla, le quitaron la pistola 45 y en la parte trasera de una motocicleta lo llevaron a San Benedetto. Luego lo llevaron a Mantua, donde lo registraron. Recolectaron todas sus pertenencias, incluido su dinero. Sorprendido, al finalizar el cateo le entregaron un recibo por el monto total del dinero incautado. Allí mismo fue sometido a un interrogatorio. Desde Mantova lo llevaron a Verona, gran parte del camino a pie, lo que le lesionó gravemente los pies. En esa ciudad fue registrado una vez más, además de soportar tres horas en un nuevo interrogatorio. Luego lo llevaron a la estación de tren, donde esperó durante cuatro horas de la gélida noche, el tren que lo llevaría a Frankfurt. Como era Nochebuena, los carceleros sirvieron sopa caliente a Motta Paes y otros presos antes de que llegara el tren a medianoche. Al abordar, encontró un gran grupo de prisioneros, en su mayoría tripulantes de *B-24 Liberators* y *B-17 Flying Fortresses*, de Rumania y Bulgaria.

El tren que los transportaba llegó a Frankfurt el 28 de diciembre, después de viajar durante tres días en el largo viaje. Tras desembarcar en esa estación, Motta Paes y otros acompañantes fueron trasladados a un campo de interrogatorios de la Fuerza Aérea Alemana.

Después de pasar por una nueva búsqueda, fue recluido en régimen de aislamiento donde permaneció durante 15 días. Mientras estuvo en Frankfurt, el aviador fue interrogado siete veces. El 12 de enero de 1945, Motta Paes fue trasladado nuevamente. Acomodado en un tren de mercancías, a los dos días desembarcó en la ciudad de Westzlar, donde fue trasladado a un campo de prisioneros de la Luftwaffe. Había pasado una semana, un nuevo traslado lo llevó a Stettin, en Prusia Oriental, donde fue llevado a un Stalag Luft², un campo de concentración para prisioneros definitivos, permaneciendo allí hasta el final de la guerra.

En sus palabras, *"ningún mal dura para siempre, un día los rusos llegaron a las puertas de Stettin. Con el avance constante de los aliados del Este y su acercamiento diario, antes de finalizar abril, amaneció bajo el mando del Stalag Luft Nº 1 de los mismos presos. La alegría fue grande, y la mayoría de los compañeros comenzaron a prepararse para partir"*.

Sin embargo, bajo el mando de los estadounidenses, recién el 13 de mayo comenzó una operación de emergencia para transportar prisioneros desde Stettin a Reims, Francia, en bombarderos *B-17*. Motta Paes sería transportado el 14 de mayo a Reims, desde donde pretendía regresar a Pisa.

Sin embargo, por motivos de identidad, los estadounidenses lo llevaron por *C-47* a San Valery, a orillas del Canal de la Mancha. En ese lugar, Motta Paes tuvo que intervenir con un coronel estadounidense para que pudiera ser enviado a Pisa para unirse finalmente al 1er Grupo de Aviación de Combate, su unidad aérea.

² *Stalag Luft* era una denominación abreviada para *Stammlager der Luftwaffe*, Stalag de la Fuerza Aérea.

1º Teniente Aviador Josino Maia de Assis



Joven de Bagé, Assis fue el segundo aviador brasileño en caer prisionero de los alemanes. El 29 de enero de 1945, al mando del Escuadrón Verde, acompañado del Escuadrón Rojo, despegaron con la misión de destruir un depósito de combustible cerca de la ciudad de Piacenza. Las noticias de última hora hicieron que los dos escuadrones fueran enviados a un nuevo objetivo después del ataque a Piacenza. Los ocho P-47 debían atacar una gran concentración de vehículos en la carretera del Lago de Como.

Misión cumplida en Piacenza, Assis dirigió el Escuadrón al lago de Como. Tras registrar las carreteras que bordean el gran lago y no encontrar nada, voló con sus hombres a barrer la carretera Verona-Milán, donde atacó a un convoy de vehículos ante una fuerte reacción antiaérea. Mientras hacía una nueva pasada, su avión fue alcanzado por fuego de cañón de 40mm. El ala derecha del P-47 fue golpeada, casi arrancado el alerón. Un segundo impacto golpeó el motor. En este momento, Assis trató de ganar altura, con la esperanza de volver a Pisa. Un fuerte olor a combustible invadía la cabina. Ya lo suficientemente alto como para cruzar los Apeninos, el motor comenzó a funcionar a trompicones, cuando de repente se detuvo para siempre. Sin perder tiempo, Assis abrió la carlinga y saltó con un paracaídas.

Recogido por partisanos, fue escondido en la carrocería de un Fiat, con la intención de recogerlo por la noche, si todo salía bien. Desafortunadamente, una patrulla alemana cercana arrestó a Assis antes de la llegada de los partisanos y lo llevaron a un cuartel general en el pequeño pueblo de Ponte dell'Olio. Allí fue registrado, confiscado su reloj y sometido a un rápido interrogatorio. Escoltado, fue llevado a Piacenza y alojado en un cuartel de la Luftwaffe.

Transferido nuevamente, fue llevado a un pequeño pueblo ubicado en el lado norte del río Po, donde fue interrogado en español en un cuartel general. El 30 de enero de 1945, a las 15 horas, Assis fue cargado en un camión con destino a Milán. En la capital de Lombardía, fue colocado en una celda subterránea en la estación de tren, junto con prisioneros italianos, donde fue amenazado de muerte por un exaltado oficial fascista.

El 31 de enero, Assis fue trasladado en autobús a Verona, lo que sería el inicio de su traslado a un campo de concentración en Alemania. El 2 de febrero de 1945 fue llevado a Trento, y luego a la ciudad de

Bolzano, más al norte. Desde Bolzano llevaron al aviador brasileño a Frankfurt, donde llegaron el 5 de febrero. En esa ciudad, Assis fue sometido a tres interrogatorios. Maltratado por los guardias, le confiscaron los pantalones forrados, que formaban parte integral de su uniforme. Para completar su miedo, un día lo llevaron a la sede de la Gestapo para ser interrogado por civiles, según él, un interrogatorio puramente político.

Assis fue encarcelado durante 14 días en una celda en el Centro de Interrogatorios de Frankfurt. Con el acercamiento de los aliados, que ya habían cruzado el río Rin, los alemanes dispusieron el traslado de prisioneros al interior de Alemania. El 18 de febrero, Assis fue llevada en tren, con un grupo de 400 hombres, a Nuremberg. Desde la estación de tren, marcharon a un campo de clasificación de prisioneros. Después de la proyección, Assis volvió a subir a un tren que lo llevó al campo de concentración, donde llegó el 21 de febrero de 1945. En ese enorme campo, según Assis, vivían alrededor de 10.000 hombres, y la población aumentaba con las frecuentes llegadas de nuevos prisioneros.

Assis vivió hasta abril de 1945 en el campo de concentración de Nuremberg. Con el acercamiento de las fuerzas aliadas, por razones de seguridad, los prisioneros fueron trasladados lo más rápido posible a Müsberg. Antes de iniciar el desplazamiento, el 3 de abril llegó una nueva tanda de presos. Sorprendentemente, el aviador Othon Correia Netto, colega de Assis, acababa de unirse al grupo.

El movimiento de prisioneros de Nuremberg a Müsberg se hacía a pie. La distancia comprendía un trayecto de 180 kilómetros. Durante la marcha, Assis vaciló. Aquejado de disentería, desnutrido y deshidratado, con 40º de fiebre, tuvo que ser cargado por dos compañeros.

Finalmente, varios presos se debilitaron en esa caminata y debieron seguir el desplazamiento, esta vez embarcados en un vagón que le fue confiscado a un civil. El 7 de abril llegaron a la ciudad de Beilngries, donde permaneció cuatro días para recibir atención médica. El día 11 partió en un camión de la Cruz Roja que transportaba presos en precarias condiciones de salud a Müsberg, donde llegaron el 15 de abril. Al día siguiente, Assis conoció a un compañero brasileño que formaba parte del grupo en ese campo de concentración.

Fue un oficial de la Fuerza Expedicionaria Brasileña (FEB), el teniente Emílio Varoli de São Paulo, quien cayó prisionero en el primer ataque a Monte Castelo. Fue un estímulo para Assis encontrar a ese compañero con el que podía hablar el mismo idioma.

El 29 de abril, después de vivir tres meses como prisionero de guerra, amaneció para Assis un día glorioso. El campo de concentración no estaba vigilado. Se había izado una bandera estadounidense en el campanario de la iglesia de Müsberg.

Los tanques del Tercer Ejército de Patton destruyeron la cerca de alambre de púas y los 50.000 prisioneros finalmente fueron libres. El 7 de mayo de 1945, Assis y su compañero del 1st *Fighter Group*, Correia Netto, abandonaron Müsberg. Tras su paso por Francia, el 14 de mayo los dos aviadores llegaron a Pisa para incorporarse a su unidad aérea.

1º Teniente Aviador Roberto Brandini -



El 10 de febrero de 1945, Brandini despegó como el número dos del líder del Escuadrón Amarillo, en su misión de guerra número 28, para bombardear un cuartel general de la Wehrmacht en una ciudad al este de Ostiglia. Tras realizar con éxito el ataque, su escuadrón bajó el nivel de vuelo para atacar a los vehículos alemanes. Esa región, formada por el triángulo de las ciudades de Ostiglia, Ferrara y Bolonia, era temida por los aviadores por la intensa concentración de baterías antiaéreas.

En la primera inmersión, el avión de Brandini fue alcanzado por un cañonazo que lo incendió con el impacto de un proyectil. Con la cabina llena de humo, decidió abandonar la aeronave antes de que explotara. A pesar del paracaidismo, un momento raro en el que el piloto puede salvar su vida, pueden ocurrir sorpresas desagradables en medio del tiroteo. Tan pronto como Brandini realizó el salto en paracaídas, fue alcanzado por la metralla de una granada en el lado izquierdo de su cráneo. Sin embargo, antes de desmayarse, por puro instinto, mandó abrir el paracaídas. Recogido por una patrulla alemana, acomodado en un carruaje, despertó de un desmayo con extrañas voces a su lado. Debido a la gravedad de sus heridas, fue atendido por una enfermera que lo atendió con un vendaje temporal.

Los alemanes transportaron a Brandini a la ciudad de Ferrara, donde fue trasladado a un puesto de Primeros Auxilios. En la noche de ese mismo día, subido en una ambulancia, lo trasladaron a un hospital de la pequeña localidad de Todeschini, cerca de Padua, donde le practicaron una trepanación craneal, extrayéndose en ese momento un fragmento de una granada 88, que, oculto por una enfermera, lo guardó como recuerdo para el resto de su vida. Brandini estuvo ingresado en el hospital hasta finales de febrero, cuando, antes de ser trasladado a Verona, fue sometido a un interrogatorio formal.

Fue cargado en una "litorina" para heridos y trasladado a un hospital de Verona, donde llegó el 5 de abril. Brandini recuerda que el día 7 hubo un intenso bombardeo nocturno sobre la ciudad. Los

prisioneros fueron trasladados de urgencia a un refugio antiaéreo en el sótano del hospital. Con la destrucción de la enfermería, fue trasladado a un hospital civil de Mantova, que en realidad era un hospital penitenciario donde estuvo internado hasta el 17 de abril, cuando fue dado de alta para ser trasladado a un campo de concentración en la propia ciudad.

El 20 de abril, Brandini fue trasladado a la Base Aérea de Villafranca. Allí hizo un intento de fuga, sin embargo, fue sorprendido aserrando los barrotes de la ventana del dormitorio. El día 24 salió de Villafranca y regresó a Verona, donde fue conducido a un centro de interrogatorios y traiciones para prisioneros de la Luftwaffe.

En ese viaje, realizado en un vagón, cabe destacar una escena cómica al estilo Brandini. Un soldado alemán que caminaba solo por la carretera hizo autostop. Brandini, que estaba al mando del vagón lleno de prisioneros, autorizó el abordaje. Para facilitar el abordaje en pleno movimiento, el joven entregó el arma a Brandini. Gran bromista, tenía que hacer uno a su manera. Ordenó detener la carreta y, antes de que nadie reaccionara, apuntó con el arma a los guardias. Aterrorizados por ese gesto inesperado, todos soltaron sus armas y gritaron: ¡*Kamerade! Kamerade!* Brandini respondió con una risa ahogada, después de lo cual la vigilancia se relajó para alivio de los guardias y los prisioneros por igual. Cosas que solo Brandini era capaz de hacer.

Con la llegada de los Aliados, el 25 de abril de 1945, los prisioneros fueron llevados en camión hacia el norte, al campo de concentración de Brunswick, un lugar que formaba parte de los Alpes ítalo-austríacos. El 3 de mayo de 1945 llegaron tanques estadounidenses para liberar al aviador brasileño. El 4 de mayo, Brandini regresó a Pisa, pero antes tuvo que permanecer dos días en un campo de recuperación en la ciudad de Florencia. Después de este breve descanso, salió de Florencia para reunirse con sus compañeros en la ciudad de la torre inclinada.

1º Teniente Aviador Othon Correia Netto –



El 26 de marzo de 1945, Correia Netto despegó al mando de los Escuadrones Azul y Rojo con la misión de destruir el puente de Casarsa. Atacaron el objetivo bajo fuego de artillería pesada, destruyéndolo parcialmente. Su avión fue alcanzado mientras atacaba una batería antiaérea en las cercanías del objetivo. Correia Netto se lanzó en picado para atacar con cohetes una batería de 20 mm cuando sintió una violenta sacudida. Un disparo certero detuvo el motor, que inmediatamente se vio envuelto en llamas. Con la presencia de llamas llegando a la cabina, tuvo que actuar con rapidez, liberándose del avión con un salto en paracaídas, aterrizando cerca de la ciudad de Codroipo. Rápidamente, trató de deshacerse del paracaídas. Al escuchar voces, aceleró el paso para esconderse dentro de una vieja caldera. Desafortunadamente, debido a la presencia de una patrulla alemana que estaba cerca, no pasó mucho tiempo antes de que se rindiera frente a un soldado que lo apuntó con una carabina.

Como prisionero de guerra, Correia Netto fue registrado y de inmediato le quitaron su pistola *Colt 45*. Le quitaron todas sus pertenencias de fuga y lo llevaron a un cuartel general, donde fue interrogado. Al día siguiente, lo llevaron a una prisión cerca de Udine. Tras pasar malos momentos en detenciones e interrogatorios, el 31 de marzo, acompañados de dos guardias alemanes, iniciaron el viaje hacia Nuremberg. Antes de partir hacia Alemania, Correia Netto tuvo que dar largas caminatas, viajar en carreta, en camión, hasta llegar a una estación en Austria, donde abordaría un tren que lo llevaría a su destino en Alemania. A su paso por Munich, Correia Netto quedó impresionado por la destrucción generalizada en el interior de esa región.

Finalmente, llegó a Nuremberg el 3 de abril de 1945, donde fue alojado en una habitación, con dos aviadores estadounidenses como acompañantes. De común acuerdo, guardaron silencio. Era común que los alemanes colocaran micrófonos en lugares discretos. De esa forma sería fácil obtener información de los prisioneros para futuros interrogatorios. Poco después del mediodía, un interrogador entró en la prisión y, en buen portugués, preguntó: “¿Quién es el teniente Correia Netto?”. Su interrogador no era más que un suboficial religioso que había vivido en Brasil. Dijo que estaba siguiendo órdenes. Este mismo suboficial, al servicio de Alemania, había interrogado previamente a Motta Paes y Assis. Afirmó haber servido como sacerdote en Bahía. De ahí su excelente portugués.

Al llegar, entre los 10.000 presos, Correia Netto encontró a su colega Assis, amargado por ese ambiente en Núremberg desde hacía más de un mes. Escualido, maltratado por el hambre y la precaria salud del campo, el gaucho Assis terminó por olvidar el nombre de su colega. “*Tchê, ¿cuál es tu nombre otra vez? Estoy muy débil y tengo mala memoria*” - se disculpó Assis. Correia Netto supo por su colega que, a medida que se acercaban los aliados, los alemanes los trasladarían a otro lugar. El 3 de abril de 1945 abandonaron el campo de Nuremberg.

En una marcha organizada, tras recorrer 180 kilómetros, los presos llegaron a Müsberg a mediados de abril en un campo que albergaba una población de 20.000 presos. Allí, Assis y Correia Netto permanecieron hasta el 29 de abril de 1945, cuando el III Ejército del General Patton los liberó. Sin embargo, los dos brasileños abandonaron definitivamente Alemania el 10 de mayo de 1945, cuando fueron llevados a Havre, Francia, donde pasaron dos días más bajo el cuidado de los estadounidenses.

Con el propósito de regresar a Pisa, los estadounidenses organizaron el transporte a París, donde, finalmente, Correia Netto y Assis abordaron un *B-25 del 1st Fighter Group* que los transportó a Italia.

2º Teniente Aviador Marcos Eduardo Coelho Magalhães



Este aviador tiene una historia con sus propios “colores”, que lo diferencia de otros compañeros que cayeron en manos de la Wehrmacht. De prisionero de guerra, pasó a ser comandante de hospital. Todo comenzó el 22 de abril de 1945, cuando fue derribado por la artillería antiaérea enemiga, en los últimos días de la guerra.

En su misión de guerra número 85, Coelho estaba programado para volar su segunda misión de guerra ese 22 de abril. Cabe destacar que durante la campaña, su avión fue golpeado 16 veces, hasta que un día fue “recompensado” con lo inesperado.

Coelho realizó el segundo despegue a las 14:30 horas en una escuadrilla de cuatro aviones con el objetivo de atacar objetivos de oportunidad, aprovechando el desconcierto en las carreteras con la retirada de las tropas alemanas.

El Escuadrón Verde de Coelho estaba limpiando cerca de la ciudad de Scandiano, aniquilando vehículos alemanes de todo tipo que huían desesperadamente de los ataques.

Al final de la misión, el Escuadrón Verde debe retirarse del lugar para trasladarse a otro objetivo cerca de Reggio Emilia. Pero, ignorando la llamada del líder, Coelho decidió realizar otro ataque contra un camión solitario. Cerca de Sassuolo, notó que, en una zona boscosa, dos tanques estaban escondidos debajo de un toldo, junto con varios camiones camuflados. Coelho, que estaba a gusto con la pequeña reacción antiaérea, se lanzó directamente sobre el objetivo.

Los alemanes reaccionaron con un intenso bombardeo de fuego antiaéreo de 20 mm, y fatalmente el P-47 de Coelho fue alcanzado en el pecho con el consiguiente fuego que envolvió al avión.

Aprovechando el exceso de velocidad, ganó una altura de seguridad y saltó del avión envuelto en llamas, que al tocar suelo explotó.

Desafortunadamente, Coelho aterrizó en el techo de una casa y, en el choque, se rompió ambos tobillos y ambas piernas. Lo recogió una patrulla alemana, y en el primer acto le confiscaron su *Colt 45*. Se lo llevaron a una casa vecina.

Allí, tendido en una camilla, estuvo a punto de ser ejecutado por dos oficiales fascistas, creyéndolo un aviador italiano, ya que hablaba bien el idioma. Querían llevárselo, pero un cabo alemán llamado Anton Schmidt intervino y se llevó a los dos oficiales. Escondido en un camión, escoltado por soldados alemanes, fue llevado a Reggio por la noche.

Durante el viaje, Coelho conoció a un joven de Joinville (Estado de Santa Catarina al sur de Brasil), que había sido enviado por sus padres a estudiar a Alemania. Obligado a hacer el servicio militar, ingresó en la Luftwaffe donde alcanzó el grado de capitán, aún en 1938. En 1939, cuando Alemania invadió Polonia, intentó regresar a Brasil. Como hijo de un alemán, se vio obligado a participar en la guerra por la patria de sus padres. Después de ese primer encuentro, como Coelho no registró su nombre, perdió contacto con el catarinense y nunca más supo de él.

Coelho era un prisionero de guerra que deambulaba sin los debidos cuidados dada la gravedad de sus fracturas. Por lo que lo trasladaron a un hospital de la ciudad de Reggio Emilia, donde de inmediato fue atendido por el comandante, 1° Teniente de Sanidad Dr. Lubben, que lo cuidó muy bien. En ausencia de rayos X, anestesia y sin yeso, Coelho soportó heroicamente la cirugía del competente ortopedista Dr. Lubben.

En Pisa, hasta el final de la guerra, no se sabía nada de Coelho. Como se había quedado atrás durante el retiro en Scandiano, nadie sabía qué había sido de él. En la mañana del 26 de abril de 1945, el Dr. Lubben fue a encontrarse con Coelho para una reunión.

Según su testimonio, un momento serio, ya que el Dr. Lubben se fue a despedir de su paciente. En lo que fue una despedida formal y respetuosa, hablada en francés, dijo: *“Teniente Coelho, me voy del hospital. Le paso el mando y hágase cargo del hospital. Tome mi pistola. Representa el símbolo de la fuerza que Ud., tendrá para proteger a los hombres que me veo obligado a dejar. Hay doce heridos graves. Aquí hay tres valientes enfermeras que se ofrecieron como voluntarias para esta misión. Que Dios tenga misericordia de mis hombres y los proteja en los momentos difíciles. Está a cargo del hospital, teniente. Coelho”*.

Después de leer el orden del día en alemán, le dio la mano a Coelho y se fue. A partir de entonces, el hospital se convirtió en zona libre con la llegada de partisanos a visitar al joven director del hospital.

A la mañana siguiente, una unidad médica estadounidense ocupó el hospital. De los doce prisioneros heridos, Coelho entregó al nuevo comandante sólo ocho, pues cuatro habían muerto.

El 1 de mayo, Coelho fue trasladado en ambulancia a un hospital de evacuación estadounidense en Bolonia. Desde Bolonia, el comandante de ese hospital comunicó al coronel Nero Moura la presencia

del Coelho que estaba bajo su cuidado. Se hicieron arreglos para su traslado al hospital brasileño en Pistoia. De allí, finalmente fue llevado a Livorno, donde ingresó en el Hospital General del Quinto Ejército de los EEUU.



Grupo de aviadores de regreso a Brazil en final de la guerra. Fuente: Google imágenes.

Fuente original del texto: Revista Aero Magazine – Brazil.

Teomar Benito Ceretta

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



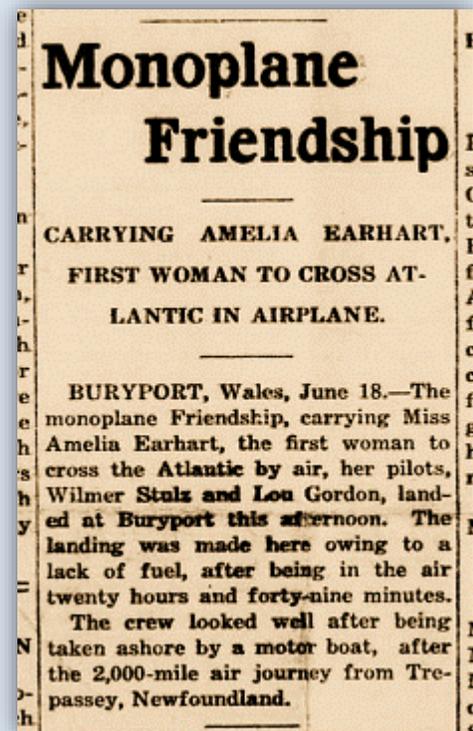
EL "FRIENDSHIP", "12 DE OCTUBRE" O "EL AVIÓN ROJO"



Antes de conocer la fugaz pasada de este avión por el inventario de la Fuerza Aérea Nacional (FAN) y Línea Aérea Nacional (LAN), debemos repasar en primera instancia su origen y linaje, ya que no hablaremos de cualquier aeronave.

Quizás el más desconocido de los aviones del inventario, sea acaso el más famoso de los aparatos que cerraron fila en la década de los convulsionados años treinta en nuestro país. Para la gran mayoría, este avión es mayormente conocido como "Friendship", aquel famoso que acaparó los titulares de la prensa internacional y las pantallas de los noticieros exhibidos en los cines de la época, relatando la más reciente aventura de ser el primero en cruzar el océano atlántico con una pasajera a bordo, quien a nivel mediático de aquella época, no era cualquier pasajera, Amelia Earhart, la pionera piloto estadounidense, primera en volar sola sobre el atlántico.

Este vuelo se realizó como un vuelo de buena voluntad entre los Estados Unidos de Norteamérica y el Reino Unido, motivo por el cual fue bautizado "Friendship" (Amistad) entre el 17 y 18 de junio de 1928 y la tripulación integrada por los aviadores Wilmer Stulz, Louis Gordon y Amelia Mary Earhart convirtió a esta en la primera mujer pasajera de un hidroavión en volar de oeste a este sobre el atlántico.



The Kuskokwim times. 23 de junio de 1928



El Friendship a su llegada a Inglaterra

Reconocido como el mejor en su categoría a mediados de los años veinte, inicia sus vuelos como el monomotor Fokker F.VII, diseñado por Walter Rethel del que se construyeron cinco ejemplares entre 1924-25, estaba propulsado por un motor Rolls-Royce Eagle de 360 hp (268,5 kW), con acomodación para dos tripulantes y seis pasajeros.

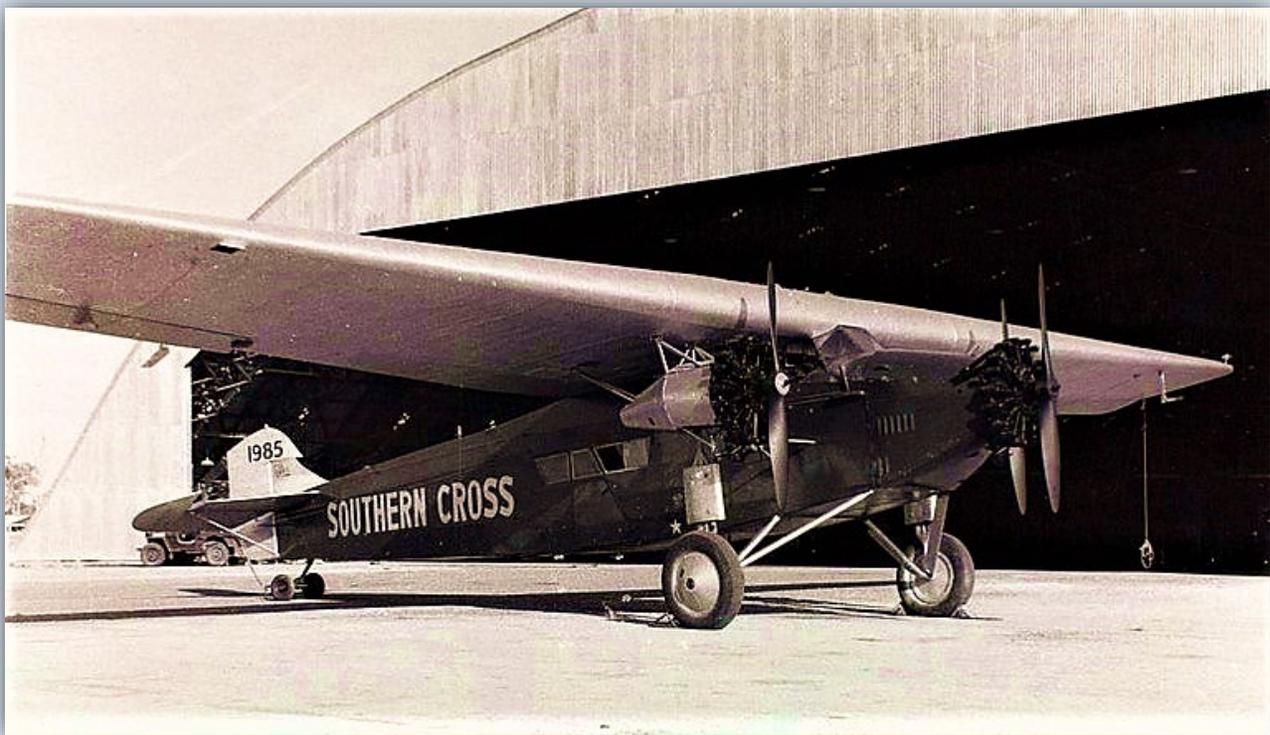


Fokker F.VII (Rescatada de la red. Créditos en la fotografía)

Le siguió el Fokker F.VIIa, un poco más grande que el F.VII, con nuevo tren de aterrizaje y nuevas alas voló por primera vez el 12 de marzo de 1925, equipado con un motor en línea Packard Liberty de 400 hp.

Tras un viaje de promoción por los Estados Unidos, se recibieron varios encargos y otros más fueron hechos por clientes europeos. Se construyeron casi 50 F.VIIa, donde los 39 restantes utilizaban el motor radial Bristol Júpiter o Pratt & Whitney Wasp, algunos de ellos posteriormente fueron convertidos en trimotores F.VIIa/3m. Versión con dos motores adicionales, uno en cada ala, lo que lo transformó en el icónico trimotor de fines de esa década.

Los primeros dos aviones eran idénticos al F.VIIa y desde el tercer avión construido, el fuselaje fue alargado en 80 cm, estaban propulsados con motores radiales Wright J-4 Whirlwind de 200 hp (149 kW). Se estima que sólo 18 fueron construidos nuevos, mientras que muchos F.VIIa fueron convertidos al estándar F.VIIa/3m. Esta última versión, junto con los F.VIIb/3m (de envergadura ligeramente aumentada), constituyeron el principal componente de las flotas civiles europeas al principio de la década de los años 30, siendo producidos en serie también bajo licencia en Bélgica, España, Italia, Polonia y Gran Bretaña.



Fokker F.VIIb-3m Southern Cross NC1985

En una docena de países sirvió con sus compañías aéreas en el transporte civil, ocho lo seleccionaron y utilizaron en sus servicios aéreos (Fuerzas Aéreas), siendo utilizado desde la península ibérica en la Guerra Civil española a los gélidos campos de batalla en Finlandia durante la Segunda Guerra Mundial. Fue también, el favorito para las expediciones aéreas, vuelos de conquista, pruebas, etc.

Imaginemos el impacto que tenía en los medios este avión al ser el que permanentemente estaba en los noticiarios logrando hazañas por todo el mundo, mientras volaba en las áridas tierras del interior de Australia, otro volaba sobre el Atlántico, en junio de 1928 hacia noticia al ser el primer avión en cruzar el océano Pacífico desde Estados Unidos a Australia en el F.VII/3m bautizado como Fokker *Southern Cross* de Sir Charles Kingsford Smith, pionero de la aviación australiana y que luego extendió el vuelo al mar de Tasmania uniendo Australia con Nueva Zelanda, regresando en septiembre.

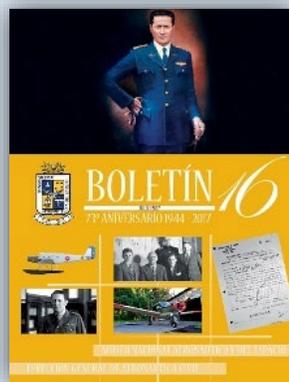
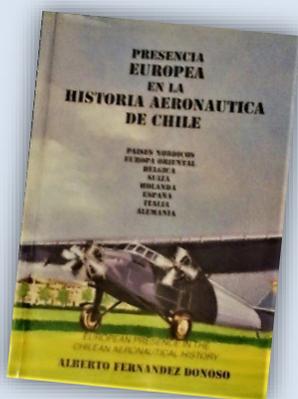


También en junio de ese año se realizaba mientras tanto el cruce del océano Atlántico en el F.VII/3m llamado "Friendship" con una pasajera ya relatado. Y el año siguiente el vuelo del Fokker Atlantic C-2A Question Mark que entre el 1 y el 7 de enero de 1929 estableció un récord de casi 151 horas de vuelo sobre Los Ángeles.

Esta marca fue posible gracias al empleo del reabastecimiento de combustible en vuelo, realizado desde un Douglas C-1, siendo primera demostración de esta técnica, que adquiriría una dimensión fundamental en la era del reactor y hasta la actualidad.

Así no era de extrañar que, fuese el seleccionado para una misión en la antártica por el comandante Richard Bird, tal como antes lo había hecho en el polo norte, pero al ser Henry Ford el principal financista de la expedición, exigió que se debía utilizar un avión Ford Trimotor.

La historia que sigue a continuación, ha sido detalladamente relatada por otros investigadores o cronistas como prefieren algunos ser llamados, me refiero a Alberto Fernández en su relato sobre la "Presencia Holandesa en la Historia Aeronáutica de Chile" parte de la obra "Presencia Europea en la Historia Aeronáutica de Chile". Otro artículo muy completo al respecto se publicó en el Boletín N°16 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio en julio de 2017, don Pedro A. Turina; y *Los Fokker argentinos* (período 1919-1942) de Eloy Martín en el 2014, ambos autores son socios del Instituto.



El avión que sería utilizado por Byrd había sido construido en Holanda a fines de 1927 con número de serie para el fuselaje N° 5028, dato no menor si consideramos que luego este avión será del inventario de nuestra Línea Aérea Nacional, se unió a las alas número de serie 5066, y desprovisto de motores fue enviado a la Atlantic Aircraft Co. Empresa de Teterboro en New Jersey, donde lo motorizaron con motores Wright J-5 *Whirlwind* de 240 hp cada uno y agregaron estanque de combustibles alares de 360 litro cada uno más dos en el fuselaje con capacidad de 950 litros, realizó su primer vuelo el 28 de febrero de 1928.

Al no ser utilizado por el comandante Byrd, el avión quedó disponible para nuevas expediciones, siendo vendido a Amy Guest, una millonaria heredera de la familia Phipps, magnates de la industria del acero de la ciudad de Pittsburgh en Estados Unidos y casada con un ex ministro del Ministerio del Aire de Gran Bretaña, residente en Inglaterra. Ella quería convertirse en la primera mujer en cruzar el Atlántico aunque solo fuese como pasajera, pero se lo prohibieron terminantemente, por lo que exigió que debía buscarse una mujer joven que se convirtiera en un símbolo femenino y promotora de las actividades aeronáuticas, de modo que el vuelo fuera una actividad normal para las mujeres. Así es como se origina el vuelo relatado al inicio de este artículo.



Días después de esta hazaña el avión que ya no tenía ningún interés para su propietaria, fue comprado por Donald Woodward y embarcado a los Estados Unidos el 27 de julio de 1928, donde fue completamente restaurado en la Atlantic-Aircraft Corporation, una subsidiaria de la compañía Fokker ubicada en Teterboro, New Jersey.

Posteriormente el 10 de mayo de 1929, será nuevamente vendido a un grupo de empresarios argentinos, para realizar un vuelo entre Buenos Aires y Madrid, y es aquí donde se inicia la interesante conexión con la historia en nuestro país.

El trimotor fue desarmado, encajonado y remitido a Buenos Aires, el 19 de abril de 1929, a bordo del vapor *SS American Legion*. En Buenos Aires, el avión inicialmente operó desde el aeródromo de General Pacheco, siendo bautizado oficialmente como “12 de octubre”, y manteniendo su color original de lo que debió usar en su expedición Antártica no realizada, y luego que para el viaje como Friendship se le mantuvieran los mismos colores de alta visibilidad tanto en ala como fuselaje, al llegar a la Argentina, retuvo el esquema, solo con la adición de la bandera argentina en su timón de dirección, y a la espera de obtener registro de matrícula argentina. Por este motivo el avión era conocido como “El avión Rojo”, más que “12 de octubre”.



El 12 de octubre en el aeródromo El Palomar Argentina.

El viaje a España se fue dilatando, al igual que la matrícula nacional, por problemas de espacio se le trasladó a El Palomar, y al no mostrar interés la aviación militar en incorporarlo a su flota y tampoco obtener las autorizaciones para el viaje, el avión comenzó a quedarse más en tierra que en cielo.

José Roger Balet mantuvo su propiedad hasta el 10 de enero de 1930, momento en que un grupo de revolucionarios chilenos en contra del gobierno de Carlos Ibáñez del campo (primer gobierno 1927-1931) entre los que se contaban el ex Coronel Marmaduke Grove, General Enrique Bravo Ortiz, ex presidente Arturo Alessandri Palma, Carlos Millán,



Agustín Edwards Mac-Clure y José Santos Salas, adquirieron la aeronave, con el fin de poder ingresar clandestinamente al país por el sector de Concepción, donde se plegarían supuestamente las fuerzas militares de la plaza.

Con la finalidad de ocultar las verdaderas intenciones de uso del avión, este se vendió a don Natalio Botana, dueño del diario bonaerense "Crítica", quien se prestó para ocultar a sus verdaderos dueños lo que hoy denominaríamos "un palo blanco", incluso los pilotos lo serían ya que para tal travesía y continuar sin levantar sospechas, se contrató a dos tripulantes de origen norteamericano, con un pasado en la NYRBA.

Edward Orville de Larm como piloto y a su compatriota Ralph E. Smith como mecánico, ambos residentes en Buenos Aires.

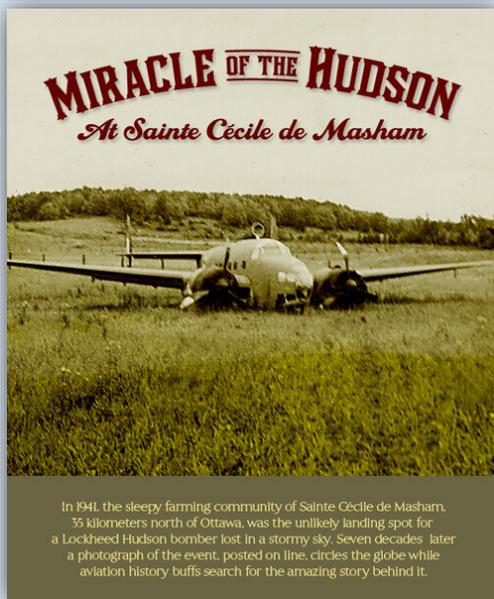
Años más tarde Larm se haría famoso aterrizando de emergencia un Lockheed Hudson en Canadá el 19 de junio de 1941, cuya cobertura mediática de ese evento, traería al recuerdo su aventura en Chile. Este piloto por lo demás aseguraba ser el primer y único piloto indio americano (Arapahoe) con licencia para volar desde 1916.



Edward Orville de Larm de gafas al centro frente a un Ford Trimotor, foto LAAHS

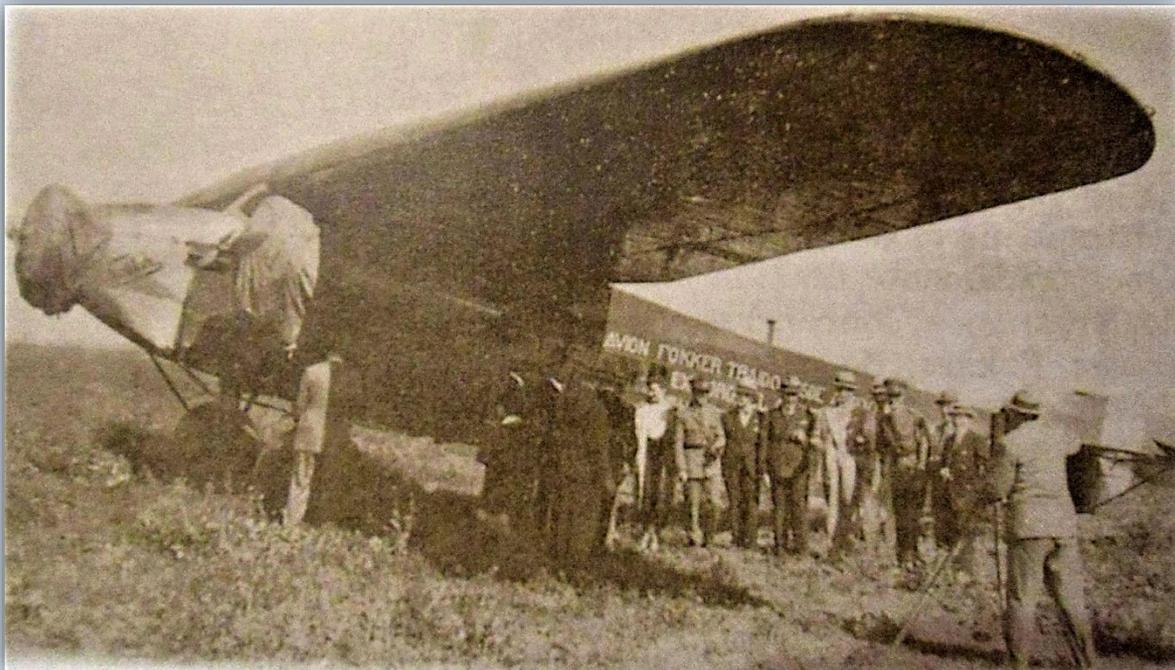


Foto de mediados de los años 40, muestra a Edward Orville de Larm, después de haber entregado un nuevo Lockheed 14 de TACA en Honduras. Foto LAAHS.



Despegaron el 20 de septiembre desde Morón al mando del piloto Edward Orville de Larm, transportando al General Ortiz, coronel Grove Vallejos, Salas Romo (un ex senador), Pedro León Ugalde, Carlos Vicuña Fuentes y José Luis Sánchez Pizarro. El vuelo realizó una escala en Mar del Plata y prosiguió a la localidad mendocina de San Rafael donde aterrizó a las 15:30 para reabastecerse de combustible, pero el comandante de la guarnición los retuvo hasta las 11 del domingo 21, para

comprobar sus documentos y asegurarse que no se trataba de espías chilenos o contra revolucionarios argentinos.



Finalmente, el 21 de septiembre poco después de las 16 aterrizó en Hualpencillo en cercanías del hipódromo de la ciudad de Concepción en demanda del que se llamaría *“El complot del Avión Rojo”*.

A partir de ese momento todos los jefes militares, previamente contactados para formar parte de la cábala, parecieron hacerse humo. Los viajeros, en primer lugar, y después de sortear muchas dificultades, se dirigieron a la casa del mayor Hormazábal, al cual no encontraron por estar fuera de la ciudad, haciendo uso de su feriado, pese a haber comprometido su presencia.

En cambio, los viajeros hallaron en la casa de Hormazábal al senador José Masa Fernández y a Gastón Rivas Serrano, quienes los pusieron al tanto de más problemas; habían tratado de hablar con los otros jefes militares de la conspiración, mayores Alfredo Donoso y Marcos Ortiz, sin lograr ubicarlos en parte alguna. Pese a las adversas circunstancias, el general Bravo y sus acompañantes decidieron jugarse el todo por el todo. Entonces se dirigieron al Regimiento Chacabuco.

A las seis de la tarde de la misma jornada, un centinela dio aviso que un grupo de civiles pedía hablar con el comandante del regimiento. La respuesta era de esperarse, por ser festivo y encontrarse el personal con permiso por fiestas patrias, en el cuartel solo estaba el Teniente 1° Carlos Charlin Ojeda (quien posteriormente escribiría un libro titulado *“Del Avión Rojo a la Republica Socialista”*).

El ajado vestuario, los abrigos y mantas al brazo daban testimonio de la calidad de viajeros de los personajes. Uno de ellos se adelantó para hacer las presentaciones, todas bajo nombres falsos, pero el teniente Charlin lo interrumpió: *“Perdone, pero a usted me parece reconocerle...Si es don Carlos Vicuña Fuentes. ¿Qué le trae a este rincón del mundo, señor Vicuña?”*.

Un balde de agua fría no habría tenido un efecto tan paralizante entre los recién llegados que este “reconocimiento a primera vista”.

Desde ese momento en adelante, la aventura del avión rojo siguió viéndose plagada de malentendidos y sorpresas de esta naturaleza, los que no pudieron menos que echar por tierra las intenciones golpistas de nuestros personajes y terminar con ellos en prisión. Incluido el teniente Charlin que cuando se enteró de los motivos se plegó al movimiento, compartiendo celda y destierro posteriormente con los insurrectos.

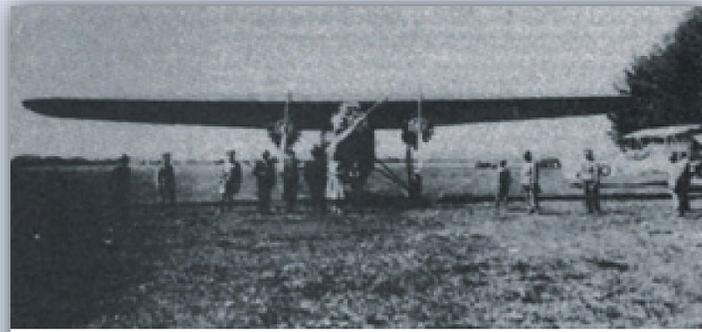


El avión claramente fue confiscado por el gobierno y en primera instancia se le fotografió con la siguiente leyenda escrita al costado del fuselaje “AVION FOKKER TRAIIDO DESDE ARGENTINA A CONCEPCION POR EL EX CORONEL GROVE Y DEMAS TRIPULANTES EN SU INTENTO RE-VOLUCIONARIO DEL 21 DE SEPT”.



El avión una vez confiscado por el gobierno y con la leyenda en el fuselaje

El trimotor una vez confiscado, fue llevado a Santiago por el Alférez José Pérez de Castro Gutiérrez, para ingresarlo al inventario de LAN, como transporte adjunto a la flota de aviones trimotores Ford 5-AT-C que operaban con los números 1, 2 y 3, por este motivo se le entregó el número de orden N.º 4, y manteniendo el color original, al cual se le pintó el timón de dirección con el tricolor usado en ese tiempo por los aviones Fairchild FC-2 y DH-60 Gipsy Moth (rojo azul y blanco), prácticamente no hay fotografías de la operación por parte de LAN de esta aeronave y la única conocida es de frente embarcando pasajeros.



El Avión Rojo en servicio con LAN.



En la actualidad, solo se dispone de una pintura realizada por don Enrique Flores, que lo muestra con sus colores originales incluyendo el tricolor aplicado en el timón y cucardas de la Línea Aérea Nacional.

Poco conocemos del uso que se le dio en LAN, con seguridad realizado a la zona norte del país.

Incluso por lo relatado por Eloy Martín en su historia de Los Fokker argentinos, comenta de un último

vuelo a Mendoza realizado por el N°4 en fecha 21 de junio de 1931, lo que nos da luz sobre que al menos voló durante cerca de un año, incluido viajes internacionales.

El 21 de junio de 1931, el Colorado habría volado por última vez sobre territorio argentino. *“Ese día tripulado por el Capitán chileno Eduardo Larraín, teniente Alberto Fernández Barreira, Suboficial Luis Retamales, Dr. Guzmán y los señores Kurt Schube y Enrique Grande aterrizó en emergencia en Alto Sierra (San Juan) al extraviarse en un vuelo comercial desde Santiago de Chile a Mendoza”.*

Lo que sí se ha podido establecer es que, en noviembre de 1931, el Fokker fue restituido al general Enrique Bravo en virtud del D.M. N° 347, e inmediatamente adquirido por la Fuerza Aérea Nacional en \$ 235.727.

Tan pronto se hubo regularizado la propiedad del avión, la comandancia de la FAN ordenó practicarle un peritaje durante 1932, para determinar si valía la pena someterlo a una reparación completa para mantener su certificado de aeronavegabilidad. El estudio en cuestión corrió por cuenta del ingeniero de la LAN, Raúl Álamos, quien determinó que era necesario invertir la suma de \$ 1.346.124 en reparaciones que no se justificaban, dada la baja capacidad de ocho pasajeros y su alto costo de operaciones.

El informe concluye que es mejor aprovechar los motores Wright J-5 Whirlwind, las hélices Standard Propeller, los instrumentos de la cabina, los tubos de acero Low Carbon Steel-1020 y la madera terciada del fuselaje como repuestos para los monomotores Fairchild FC-2. De acuerdo con ello, en julio de 1932, el Fokker "Friendship", "12 de octubre", "El avión Rojo" o el N°4, fue dado de baja en la FAN y sus piezas y partes utilizables, transferidas a la LAN.

De esta, forma el otrora gallardo F-VIIb-3m se fue desvaneciendo en el tiempo hasta desaparecer completamente del escenario aeronáutico nacional y mundial.



Fokker F.VIIb-3m "un avión de película"

Así se perdía para siempre el rastro de este quizás, alguno de los más famosos aviones que sirvieron en nuestros cielos. No disponemos de ningún elemento de esta aeronave que nos la recuerde en nuestro museo. Una réplica es la que se exhibe en el salón principal de Bushplane Museum, del Canadian Bushplane Heritage Center. Este Fokker F. VIIb-3m Trimotor "FriendShip" se construyó específicamente para el rodaje de la película "Amelia" de 2009, protagonizada por Hillary Swank, Richard Gere y Virginia Madison.

Otra forma muy didáctica de poder observar un Fokker F.VIIb-3m, es hacerlo mediante la construcción de una maqueta a escala. Para ello el mercado ofrece varias posibilidades de representar a uno de los más famosos Fokker, como lo fue el “*Southern Cross*” en escala 1/72.

Son diversas las marcas que lo ofrecen en esa versión o en otras tan variadas como transporte civil, guerra civil española, polaco, belga etc. Marcas como Zvezda, Frog, Valom, Chematic, Novo, pero ninguna de las marcas mencionada tiene la posibilidad de realizar el “*Friendship*”, por lo que hay que tomar una de las maquetas anteriores y realizarle las modificaciones que requiere la versión en particular.

En mi caso particular, he tomado el kit de Novo en escala 1/72, que corresponde al mismo Frog, y que fue reeditado por Svevda, ya que es el que está disponible en el mercado local, en la pulga hobby o la de Zvezda en algunas tiendas especializadas, independiente que en el mercado electrónico es posible conseguir las otras marcas.



Ejemplos de kits armables en escala 1/72

Para estos fines, el modelo de Novo se presenta como muy adecuado, moldeado en plástico y con 54 piezas, representa muy bien a este modelo de avión. La versión del kit es la del *Southern Cross* matricula NC1985. Para poder representar al ex *Friendship* en versión terrestre (con tren de aterrizaje convencional) más precisamente el “*12 de octubre*”, se deben corregir los motores radiales por unos del tipo Wright J-5 ya que los aportados por el kit representan el J-4 de menor diámetro, esto significa que hay que modificar las góndolas de los motores, de muy reducidas dimensiones y casi rectangulares en el *Southern Cross* por otras mayores y cónicas en el *12 de octubre*, otro detalle muy evidente es la cantidad de ventanas al costado del fuselaje, que en el *Southern Cross* es mínima y en el *12 de octubre* recorren todo el sector de pasajeros, se incluyen alargados guardafangos sobre el tren de aterrizaje que

no están presentes y los estribos (escala) en los laterales de las puertas a cada lado y para terminar hay que reemplazar el timón de dirección de terminación recta a uno redondeado.



Distintas vistas de la maqueta escala 1/72 terminada

El que posea un interior muy sencillo no es problema ya que aun luciendo los mejores detalles estos no son tan visibles, por lo que nos enfocamos en su acabado exterior que es lo que realmente se lucirá.

Una vez armado y realizadas las modificaciones anteriormente mencionadas se entra en el proceso de la pintura, primero se imprime con un color base (gris o blanco) que permitirá verificar pequeños errores o imperfecciones a corregir, luego se procede a pintar el ala (el kit permite pintar ala y fuselaje por separados antes del ensamble final) con un base amarillo (Humbrol 154) al cual una vez seco se le aplicara una película muy clara de dorado y barniz acrílico (Humbrol 16) para obtener el acabado amarillo dorado que poseía el "Friendship" hay que tener cuidado de que no quede excesivamente dorado y brillante es un avión que ya tiene sus años de haber recibido esa coloración por primera vez.



Si bien fue reparado y recorrido después de su viaje en junio de 1928, para su venta en mayo de 1929 y convertido en “12 de octubre” hasta su utilización como “el avión Rojo” en septiembre de 1930 ya había pasado al menos 2 años de estar a la intemperie y no siempre conto con un hangar que lo cobijara, detalles como este suelen ser pasados en alto al momento de representar un modelo en particular. Maqueta escala 1/72 marca NOVO, origen URSS, transformada a LAN N°4.

El fuselaje se mantuvo siempre con el rojo anaranjado que se le aplicó para tener alta visibilidad en su viaje antártico no realizado, pero que le dio su color característico, años más tarde este lucía más como un anaranjado, utilicé en este caso el Humbrol 132, la nariz como era muy propio en los Fokker se mantenía sin pintura luciendo su acabado metal natural, al igual que las góndolas motrices, acá se recomienda utilizar Humbrol 27002, el timón de dirección luce el tricolor de la época, que inicia con rojo, azul al centro y blanco (Humbrol 60, 25 y 34 respectivamente) en el borde de fuga.

La decoración exterior para aplicar corresponde a las marcas del modelo en la nariz, cucardas tipo LAN, de acuerdo con la pintura del coronel Enrique Flores, única imagen disponible en color y de acuerdo con el relato que indica, que se le asignó el N°4 de flota al igual que los Ford Trimotor en servicio.

Desgraciadamente la única fotografía que lo muestra en servicio con LAN es de frente, y en las que está “confiscado” en Concepción, se aprecia claramente que llega con sus colores originales, los mismos de “Friendship” o “12 de octubre” como gusten identificarlo.

Las calcas son de diseño propio y para ello se utilizó el antiguo programa de diseño Corel 12, una impresora a tinta y las hojas para calcas de la marca Testors, luego se imprimieron con el barniz de la misma marca del papel. Una vez terminada la maqueta se selló con el barniz automotriz PA10.



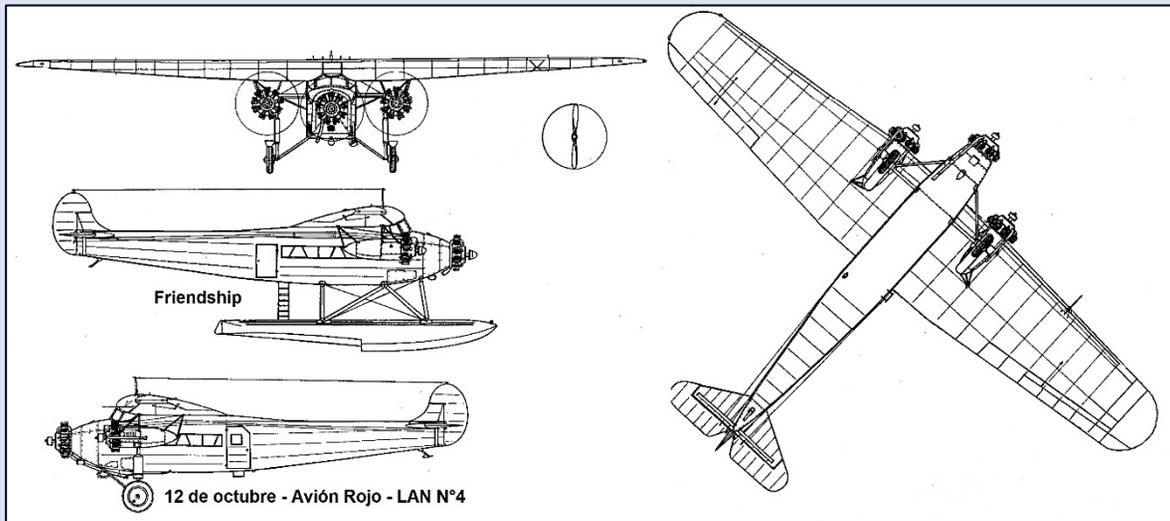
Fokker F.VIIB-3m en escala 1/72 de la Guerra Civil de España



Fokker F.VIIa monomotor en 1/144 en versión de la FA de Finlandia.



Tres maquetas en 1/72 de Fokker F.VII, F.VIIb-3m "Southern Cross" y F.VIIb-3m "LAN N°4"



Friendship

12 de octubre - Avión Rojo - LAN N°4



Erwin Cubillos Salazar 2023

Fokker F.VIIb/3m

Características generales

Tripulación: Dos

Capacidad: Ocho pasajeros

Longitud: 14,6 m (47,9 ft)

Envergadura: 21,7 m (71,2 ft)

Altura: 3,9 m (12,8 ft)

Peso vacío: 3050 kg (6722,2 lb)

Peso cargado: 5200 kg (11 460,8 lb)

Planta motriz: 3× motor radial de 9 cilindros refrigerado por aire Wright J-5 Whirlwind.

Potencia: 164 kW (226 HP; 223 CV) cada uno.

Erwin Cubillos Salazar

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía consultada:

Fernández Donoso, Alberto. *La Presencia Holandesa en la Historia Aeronáutica de Chile*

Turina Urrea, Pedro Aldo. *Boletín N°16* del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, julio de 2017.

Eloy Martín, *Los Fokker argentinos* (período 1919-1942). 2014.

Archivos del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile.

Archivos personales.

https://es.wikipedia.org/wiki/Fokker_F.VII

<https://www.vintagewings.ca/stories/miracle-of-the-hudson>

<https://www.laahs.com/eddie-de-larm/>



EL “ARGENTINO 1º”

Antecedentes

Hasta 1912 existió una importante cantidad de entusiastas de la aviación que estudiaron el tema, diseñaron, construyeron y experimentaron prototipos de diferentes tipos basados en los avances aeronáuticos mayormente registrados en Europa. Afortunadamente, también hay una importante cantidad de investigadores que difundieron el tema. Sin lugar a dudas la llegada de los más pesados que el aire a la Argentina en 1910 aceleraron estas iniciativas. En un vertiginoso recorrido restringido hasta 1912 podemos citar algunos de los antecedentes más representativos:

Año	Inventor, constructor	Proyecto
1810	Miguel de Colombise	Aeróstato dirigible ³
1815	Andrés Tejada	Ornitóptero ⁴
1854	Guillermo Colesbery Rawson Rojo	Estudios sobre el vuelo
1864	Richard Gibbons Wells	Aeróstato
1876	Elías O'Donnell	Aeróstato dirigible ⁵
1887	Esteban Martínez Díaz	Inició en Argentina el estudio sobre aeróstatos dirigibles ⁶
1894	Rufino Maldonado	Estudio sobre aeróstatos dirigibles
1895	Pablo Suárez	Planeador
1899	Carl Ludwig Wilhelm Heynemann y Gustav Haack	Barrilete (Cerf Volant)
1908	Pablo Luis y Augusto Florentino Delaygue	Avión ⁷
1909	Miguel García del Álamo, Máximo E. Roberti	Avión GMAR ⁸
1909	Friedrich Gottfried Weihmüller	Avión
1909	Emilio Sassenus	Avión
1909	Carlos Sánchez Sáez	Aeróstato dirigible
1909	Christian Rasmussen	Avión
1909	Pedro Gardey	Giroplano (Concepto básico del helicóptero)
1910	Nicholas- de Benois	Avión (Combinado con sistema de cometas) ⁹
1910	Pablo Castaibert	Avión
1910	Jaime y Francisco Torra	Avión
1910	Carlos Ticozzi	Avión (Bastante similar al Argentino 1º de Artigalá)

³ MARTÍN, Eloy. Primeros proyectos para el cruce aéreo de los Andes. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 12. Diciembre de 2018. Recuperado de Internet de: http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2018_n12.pdf

⁴ MARTÍN, Eloy. *Primeros proyectos para el cruce aéreo de los Andes*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 12. Diciembre de 2018. Recuperado de Internet de: http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2018_n12.pdf

⁵ MARTÍN, Eloy. *Segundo proyecto de dirigible argentino*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 7. Agosto de 2020. Recuperado de Internet de: http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2020_n7.pdf

⁶ El proyecto fue documentado en la revista *La ilustración española y americana* (Nº XLVI). 15 de diciembre de 1901. Reproducido también por la revista *Caras y Caretas* Nº 172 el 18 de enero de 1902. *La ilustración española y americana* (Nº XLVI). 15 de diciembre de 1901. Reproducido también por la revista *Caras y Caretas* Nº 172 el 18 de enero de 1902.

⁷ Estos constructores organizaron el primer campo de aterrizaje para aviones documentado en el país.

⁸ BATTAGION, Mario Alberto. *Algunos proyectos poco conocidos en los comienzos de la historia de la aviación argentina (1907-1915)*. Mendoza. Agosto de 2011.

⁹ BATTAGION, Mario Alberto. *Algunos proyectos poco conocidos en los comienzos de la historia de la aviación argentina (1907-1915)*. Mendoza. Agosto de 2011.

1910	Auguste Gregoire	Avión ¹⁰
1910	José Arbecchi	Helicóptero
1911	Servis Ginter Young	Avión ¹¹
1911	Cassius Edgard Lamburth	Avión ¹²
1911	Arenas	Avión ¹³
1911	Félix Icasate-Larios	Ornitóptero
1911	Federico Correa	Avión
1911	Antonio Guido Borello	Avión
1911	Benoch Leopold Dolphyn	Avión
1911	Franco Van Riel	Ornitóptero (Bicicleta voladora)
1911	Enrique Luis de Vieux Boucau Cetrán	Barrilete (Cerf Volant)
1912	Cassius Edgard Lamburth	Avión
1912	Jorge Molero	Avión (<i>Cheruvicha</i>)
1912	Pablo Libossart	Avión

¿Cuánto costaba un avión?

Contrariamente a lo que se podría suponer, y tomando como referencia los premios acordados en francos franceses para las diferentes pruebas de vuelos realizados en el país en 1910¹⁴, los precios vigentes eran bastante accesibles para la economía argentina. Señalamos esta particularidad porque el monto en francos de dichas recompensas representaba prácticamente el valor de una aeronave nueva. Por ejemplo para la Quincena de aviación desarrollada entre los días 23 de marzo y 9 de abril se fijaron premios para los participantes por un total de 150.000 francos para las diferentes pruebas. A continuación transcribimos los valores de mercado de los principales aviones en uso¹⁵:

Avión	Capacidad	Motor	Potencia (hp)	Precio (Francos)	Precio (\$)
Antoinette VII	Biplaza	Antoinette	50	25.000	11.363
Blériot XI	Monoplaza	Anzani	24	12.000	5.454
Blériot XI Bis	Biplaza	E.N.V.	70	26.000	11.818
Hanriot I <i>Libélula</i>	Biplaza	Buchet	50	22.000	10.000
Henri Farman	Biplaza	Gnôme	45	28.000	12.727
Santos Dumont <i>Demoiselle</i>	Monoplaza	Dutheil-Chalmers	25	5.000	2.272
Voisin	Biplaza	Gnôme	50	25.000	11.363

¹⁰ BATTAGION, Mario Alberto. *Algunos proyectos poco conocidos en los comienzos de la historia de la aviación argentina (1907-1915)*. Mendoza. Agosto de 2011.

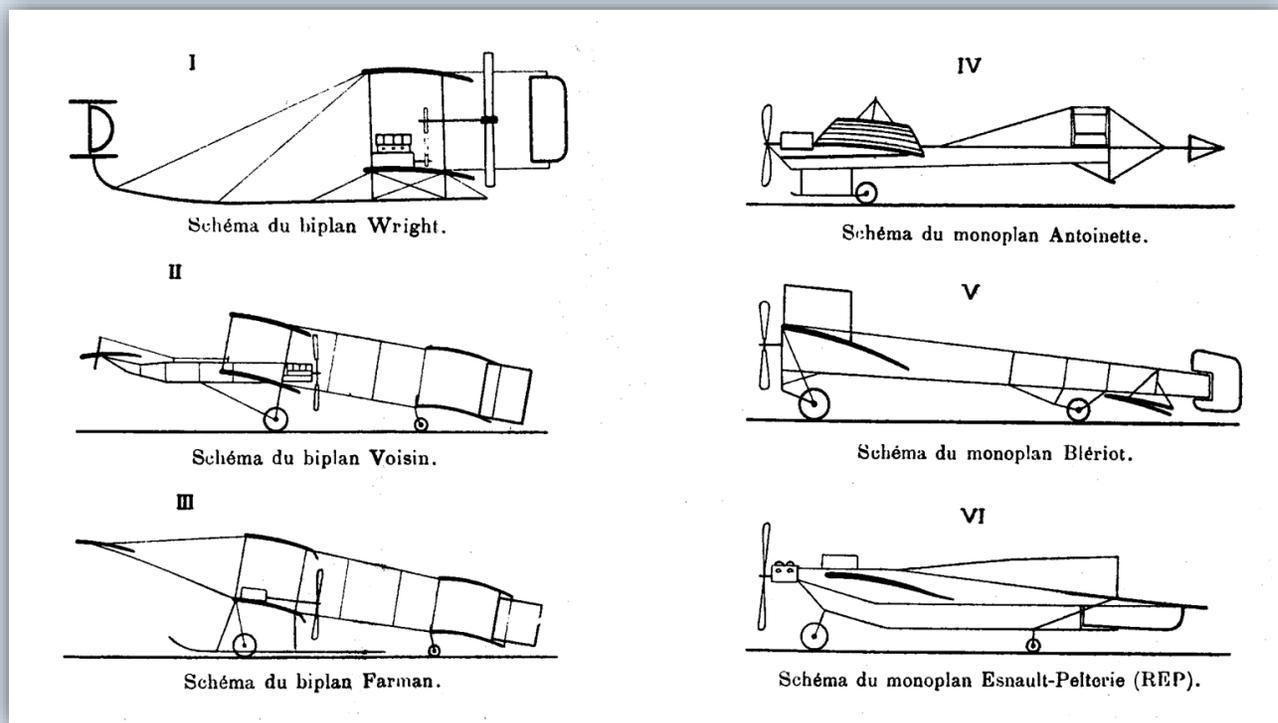
¹¹ BATTAGION, Mario Alberto. *Algunos proyectos poco conocidos en los comienzos de la historia de la aviación argentina (1907-1915)*. Mendoza. Agosto de 2011.

¹² BATTAGION, Mario Alberto. *Algunos proyectos poco conocidos en los comienzos de la historia de la aviación argentina (1907-1915)*. Mendoza. Agosto de 2011.

¹³ BATTAGION, Mario Alberto. *Algunos proyectos poco conocidos en los comienzos de la historia de la aviación argentina (1907-1915)*. Mendoza. Agosto de 2011.

¹⁴ Para la quincena de aviación, según el tipo de prueba a disputarse, había premios que oscilaban entre los 2500 y 25.000 francos.

¹⁵ MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8. Capítulo 3.



Aviones más populares en 1910¹⁶

No obstante la posibilidad de acceder a este tipo de aeronaves, como señalamos al principio del informe, entre 1908 y 1910, además del *Argentino 1º*, hubo por lo menos trece proyectos de diferente naturaleza. Podremos atribuirlos al entusiasmo por la actividad aeronáutica, desarrollo tecnológico local procurando alcanzar la autonomía en la industria con materias primas locales a menor costo y con mejor acceso, etc.; pero no deja de ser un aspecto muy interesante para la época que también se replicó en otros países de Latinoamérica.

Nacimiento del proyecto *Argentino 1º*

Cuando en 1910 se constituyó el *Sindicato Aéreo Argentino* (luego *Compañía Aérea Argentina*); los señores Edmundo Hilleret Dode, José Lucio Ocampo Gowland, Luis Villars, Edmundo Fritz Bracht y Adolfo René De Bruyn Mantels¹⁷, propiciaron la construcción de un avión nacional con la intención de impulsarlo para operar como avión escuela en la escuela de El Palomar. En ese contexto se auspició el proyecto del vecino de Tigre: Enrique Artigalá a partir de un diseño que había iniciado en 1909.

El ambicioso proyecto costó la friolera de 100.000 pesos; y lamentablemente las demoras para su ensayo motivadas en la dificultad por obtener un motor adecuado, hicieron que la intención original fuera modificada y se comprara en Francia un Henry Farman III.

¹⁶ Ilustración revista *La Vie Automobile*. Año X. Nº 440. 5 de marzo de 1910.

¹⁷ Primer soldado piloto del ejército, revistaba en el Batallón 1 de Ingenieros en Campo de Mayo.

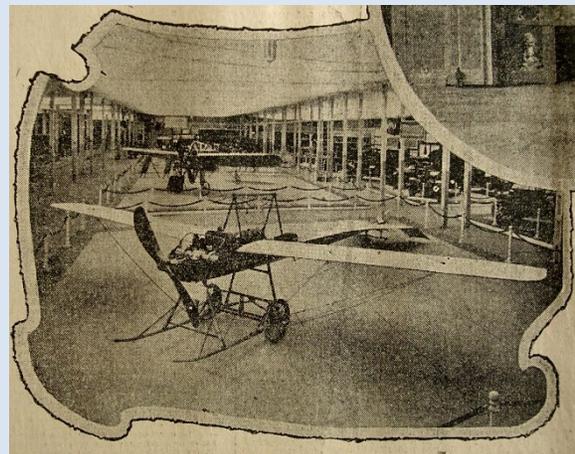
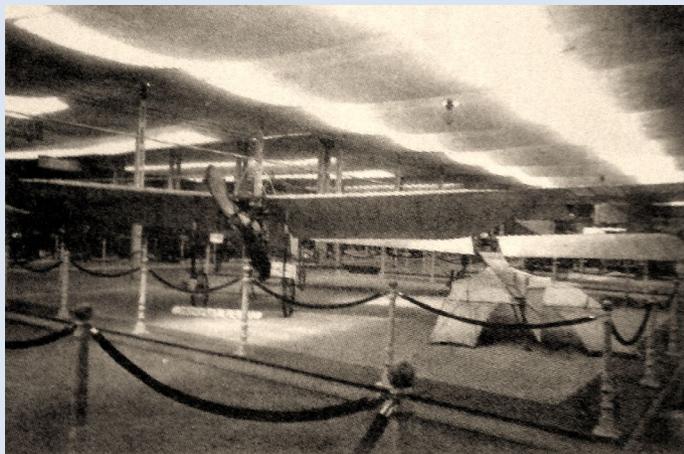
Presentación en la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres

Con fines de promocionar el proyecto se intentó, infructuosamente, presentarlo en la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, popularmente conocida a secas como Exposición Ferroviaria¹⁸.



Plaza de las Naciones. Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. 1910¹⁹

Ese evento se desarrolló en los terrenos ocupados por los Cuarteles de Caballería de Maldonado en Palermo y contó por lo menos con tres stands dedicados a la aviación: en el primero un Blériot XI, en el segundo, un monoplano Hanriot I *Libélula* y el tercero presentado por la empresa *Continental Caoutchouc & Guttapercha Company* de Hannover dedicada a la fabricación de telas cauchutadas para globos.



*Aviones exhibidos en el stand de Francia.
Izquierda: se aprecian un Blériot XI y un Hanriot I.
Derecha: se aprecia al frente el Hanriot I y en el fondo un Blériot XI²⁰*

¹⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Pág. 8.

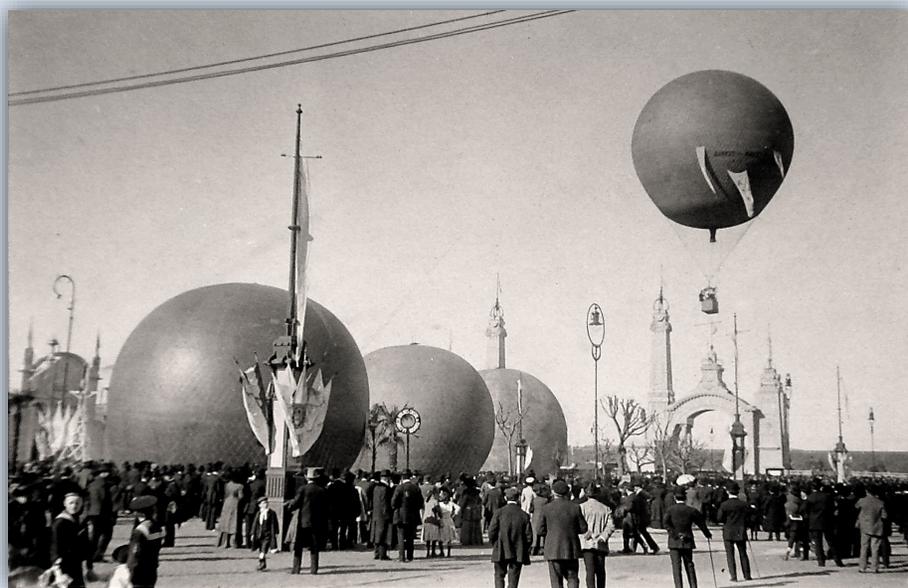
¹⁹ Diario *La Nación*. 21 de junio de 1910.

²⁰ MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8. Pág. 23.



Stand de Alemania con publicidad de telas cauchutadas para globos²¹

En el orden práctico desde sus terrenos operaron los cuatro globos del Aero Club Argentino y uno privado, que entre el 7 de agosto y el 25 de diciembre de 1910, se desarrollaron exhibiciones aerostáticas (vuelos cautivos y libres)²².



Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. Agosto de 1910

²¹ MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8. Pág. 22.

²² Allí volaron los cuatro aeróstatos del Aero Club Argentino (*Buenos Aires, Patriota, Huracán, Eduardo Newbery*) y el *Pilot* (propiedad de Paulus Thewalt). De las setenta y nueve operaciones programadas se cancelaron dieciocho fundamentalmente originadas en limitaciones de orden meteorológicos.

LA AVIACION EN BUENOS AIRES

UN AEROPLANO ARGENTINO

La aviación, que hasta la fecha ha sido para nosotros un deporte conocido únicamente por las reseñas que de él han venido trayendo desde su iniciación los diarios y revistas del extranjero, entrará en breve á formar parte de la diversidad de sports que aquí se practican, y al hacerlo, no se concretará á exhibiciones efectuadas por tal ó cual aviador profesional, sino que con todo empeño y entusiasmo la veremos practicada por varios conocidos aficionados.

Hace apenas un par de días llegó á nuestro puerto, como lo anunciamos, el aviador Enrique Bregy, trayendo un biplano Voisin, con el que realizará varios vuelos á fines del corriente mes. Y ayer, por el vapor Ingelfingen, ha llegado un monoplano Blériot, con motor Anzani, de 25 HP., similar al empleado en la travesía de la Mancha.

Ese aeroplano ha sido adquirido por los socios del Aero Club Argentino, señores Gervasio Videla Doma (hijo) y G. Madariaga.

Se asegura que otros socios del Aero Club Argentino han encargado ya varios aeroplanos de distintos modelos.

Y ya que de aviación hablamos, podemos anticipar que en las inmediaciones del Tigre se trabaja empeñosamente en la construcción de un aeroplano, invención de un aficionado argentino, y que se halla ya bastante adelantado, esperándose ensayarlo en breve. Varios capitalistas, también argentinos, han uniformado ideas con tal motivo para constituir una empresa, si se obtienen con ese tipo los resultados esperados, y explotar su fabricación.

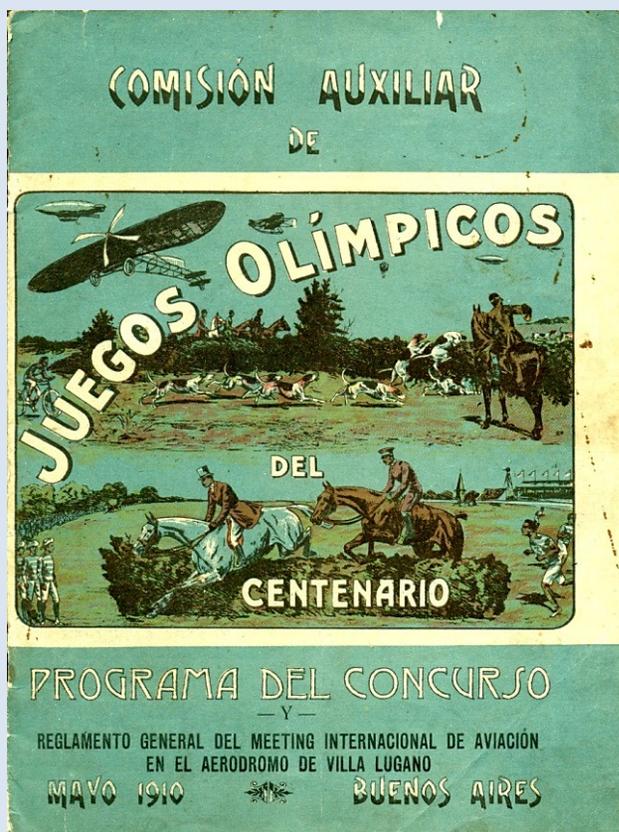
Referencia sobre el Argentino 1^o23

Presentación en el aeródromo de Villa Lugano

También se intentó presentarlo en las instalaciones del Aero Club Argentino en Villa Lugano. Una noticia aparecida el 29 de mayo de 1910 dio cuenta del traslado del avión para exponerlo la *Semana de Aviación del Centenario* desarrollado en aeródromo de Villa Lugano pero esto tampoco ocurrió²⁴.

²³ Diario *La Nación*. 11 de enero de 1910.

²⁴ Para esa ocasión el Aero Club había dispuesto de una fracción de terreno de 80 m en el sector noroeste del campo. MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8. Pág. 124.



Orden de salida de los aviadores

NÚM.	NOMBRES	TIPO	DISTINTIVOS
1	Leopoldo Dolphyn (francés)	Voisin	1 gallardete rojo
2	comte de Boissiere (,,)	Blériot	2 violeta
3	Hermán Heutsch (,,)	Farman	5 blanco
4	Jorge Newbery (argentino)	Blériot	4 blanco, diagonal celeste
5	Carlos Groffré (,,)	"	5 azul
6	Ricardo Ponzelli (italiano)	Voisin	6 blanco, verde y
7	L. M. de Saint-Seumera (fr.)	Monoplano	7 colorado y amarillo
8	Henry Brégi (,,)	Voisin	8 verde, y estrella roja
9	Juan A. Roth (argentino)	"	9 blanco y estrella negra
10	Florencio Parravicini (,,)	"	10 azul, y media luna blanca
11	Alfred Valetón (francés)	Farman	11 verde

NOTA: — Este orden de salida servirá para el primer día. Para el siguiente se seguirá el orden inverso y así sucesivamente.

Programa de los Juegos Olímpicos del Centenario desarrollados en el aeródromo de Villa Lugano entre el 29 de mayo y el 5 de junio de 1910. En la imagen de la derecha se aprecia el número asignado a los aviones para el concurso²⁵

Descripción de la aeronave

Fue construido totalmente con materiales del país, supliendo los elementos que no se encontraron preparados en plaza gracias al ingenio e inteligencia de su inventor. Sólo el motor ha sido hecho venir de Francia y aún éste, según Artigalá, lo hubiera fabricado él, sino lo hubiera apremiado el tiempo, pues la idea del Sindicato fue presentar en la exposición del centenario el primer elemento de aviación propiamente nacional.

Diseño y construcción

Para la construcción del avión se instaló en el astillero de otro vecino de Tigre: Juan Bernardo Ortholán hijo (1889-1935)²⁶ que estaba ubicado sobre el río Luján exactamente enfrente de donde en la actualidad se encuentra el Parque de la Costa.

²⁵ MARTÍN, Eloy. (2013) *Aeródromo Villa Lugano*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.org/AVIACION/Dossier-Aerodromo-Villa-Lugano-Eloy-Martin2.pdf>

²⁶ Hijo de Juan Ortholán (1851-1921 y de Catalina Mirandete; nacido en Tigre, provincia de Buenos Aires. Casado con Luisa Carolina Hollman (1900-1995). Tuvo un hijo llamado Juan Carlos (1929-2009). En 1906 fundó el Astilleros *Ortholán*, sus instalaciones estaban sobre el río Luján y limitaba al norte con el arroyo Fulminante. Luego del fallecimiento de su fundador el astillero fue administrado por Andrés Murmann y El Ing. Pecç. A partir de 1954 la dirección continuaron la administración los empleados Ildefonso Fernández, R. Prezzi, F. Alonso, A. Berghella y Vicentini con asesoría técnica del Ing. Naval y Civil, Jorge D. Cuyas. Se estima que las actividades cesaron por completo en la década de los '80 y una década más tarde sus edificaciones desaparecieron prácticamente por completo. Información recuperada parcialmente de Internet de: <http://actualidadtigresanfernando.com/noticias/historia/el-astillero-de-juan-ortholan-2>

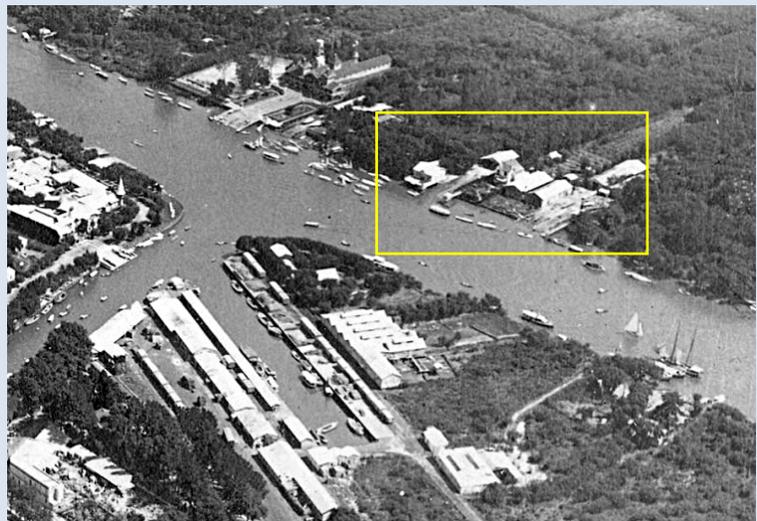
El proyecto se desarrolló durante un año y medio y se llevó a cabo con el máximo secreto, intervinieron los mecánicos Ambrosio Garagiola, Pablo Juan Parasovchka²⁷ y Pedro Rielo (carpintero). Todos ellos luego se incorporaron a nuestra Escuela de Aviación Militar.



Juan Bernardo Ortholán



Enrique Artigalá

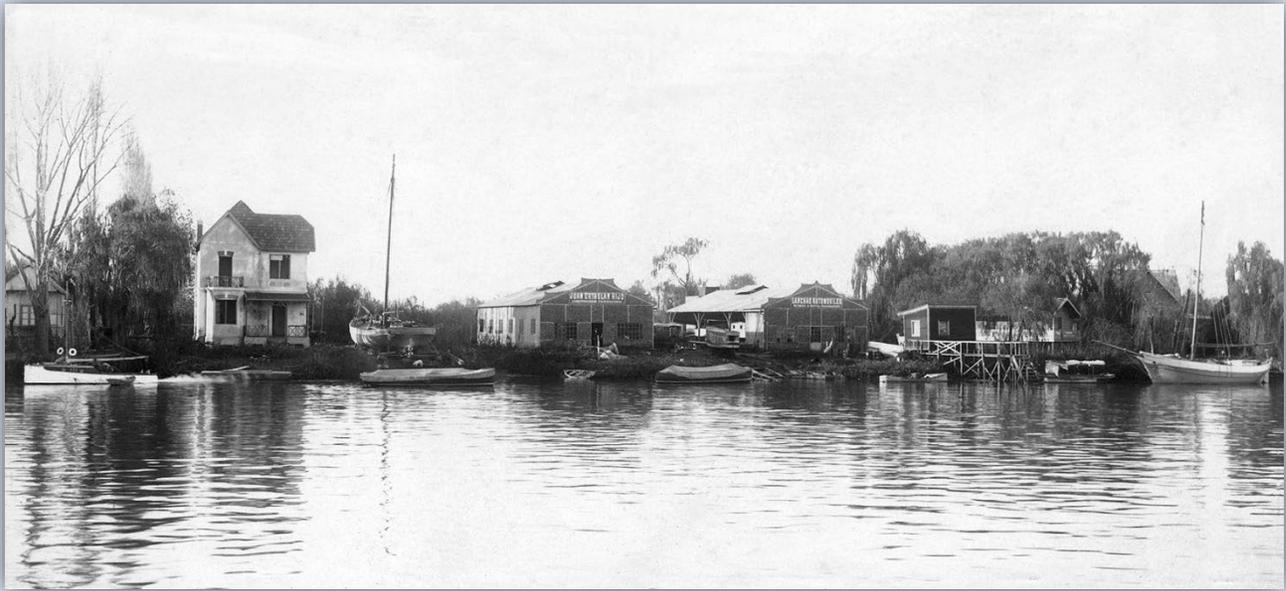


Astilleros Juan Ortholán Hijo.

Derecha fotografía aérea realizada por Enrique Broszeit y Juan Bautista Borra cerca de 1925²⁸

²⁷ También conocido como Juan Molberto.

²⁸ Colección Familia Borrá. Recuperado de Internet de: <https://www.histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-4/Borra/Tigre-SF/H5-F26-TIGREx16.jpg>



Astillero Juan Ortholán Hijo²⁹

Junto a Artigalá trabajaron los señores Ambrosio Luis Garagiola, Pedro Rielo y Pablo Juan Parasovchka, quienes más tarde se incorporaron a la Escuela de Aviación Militar.

Ambrosio Luis Garagiola

Hijo de Luis Garagiola y Josefa Beate, nació en Buenos Aires en 1880. El 19 de diciembre de 1896 fue bautizado en la iglesia de Balvanera. Vivía en la calle Moreno N° 3399. Fue el primer mecánico dado de alta en la Escuela Militar de Aviación donde llegó a desempeñarse como jefe. Fue alumno piloto del Ing. Mascías y obtuvo el brevet de piloto Internacional N° 33 rindiendo examen a bordo de un Farman 50 hp. Al poco tiempo canceló sus servicios en el instituto y se estableció en Río de Janeiro para supervisar el aeródromo *Dos Alfonsos*. En ese aeropuerto sufrió un grave accidente que lo mantuvo alejado un tiempo de la actividad. Reincorporado el 7 de febrero de 1915 protagonizó un accidente fatal en Prado de Itamaraty tripulando un monoplano diseñado por José de Alvear que al caer se incendió³⁰.

Pedro Rielo

Hijo de José Rielo y Carmen Rey nació en Pontevedra el 12 de abril de 1880. Fue un carpintero aeronáutico que desde 1908 se especializó en la construcción de hélices. El 13 de abril de 1913 se incorporó a la Escuela Militar de Aviación. El 1 de julio de 1920 fue destinado en el Servicio Aeronáutico del Ejército. El 1 de septiembre fue destinado a la Fábrica Militar de Aviones en Las Playas, provincia de Córdoba donde el 10 de abril de 1930 fue designado Jefe de Mecánicos de 2^{da}. El 1 de noviembre de 1931 fue promovido como Auxiliar de 5^a. El 1 de enero de 1932 ascendió a Auxiliar de 2^{da}. Se casó con Irene Font³¹.

²⁹ Archivo Familia Ortholán-Curto. Recuperado de Internet de: <https://www.facebook.com/groups/vycmadera/posts/4337242796315656>

³⁰ LIRONI Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 332 a 333.

³¹ *Aeronáutica Militar 1912-1937*. The International Press. 1937, Buenos Aires, Argentina. Pág. 480 y 495.

Pablo Juan Parasovchka

Hijo de Juan Parasovchka y Eudoquia Meskko nació en Novomoskovsk el 10 de enero de 1888. Cursó estudios en la Escuela Industrial de Mecánica en Rusia. Emigró a la Argentina y obtuvo la carta de ciudadanía. El 10 de agosto de 1912 se incorporó a la Escuela Militar de Aviación. Utilizó el seudónimo de Juan Molberto. El 1 de julio de 1920 fue designado capataz de taller en el Servicio Aeronáutico del Ejército. En 1926 fue designado capataz del taller de Calderería. El 15 de febrero y noviembre de 1927 fue comisionado a Europa como parte de la Comisión de Adquisición de Armamentos. A su regreso fue designado Jefe de Mecánicos de la Dirección de Aerotécnica del Ejército. El 2 de julio de 1931 estuvo a cargo de los Talleres de Aeroplanos y en noviembre fue promovido como Auxiliar de 1^{ra}. El 1 de enero de 1933 fue ascendido a Oficial de 9^{na} y el 10 de mayo de 1933 fue transferido a la Dirección Técnica. Casado con María Antonia Eguía, tuvo una hija María Sara³². Falleció el 16 de septiembre de 1939.



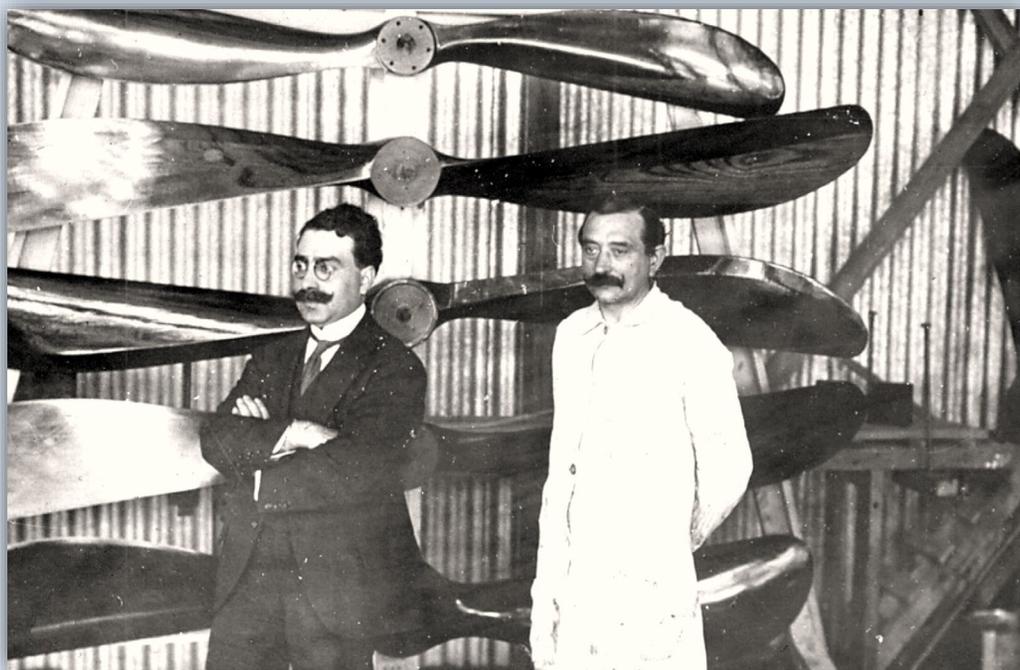
Ambrosio Luis Garagiola



Pedro Rielo



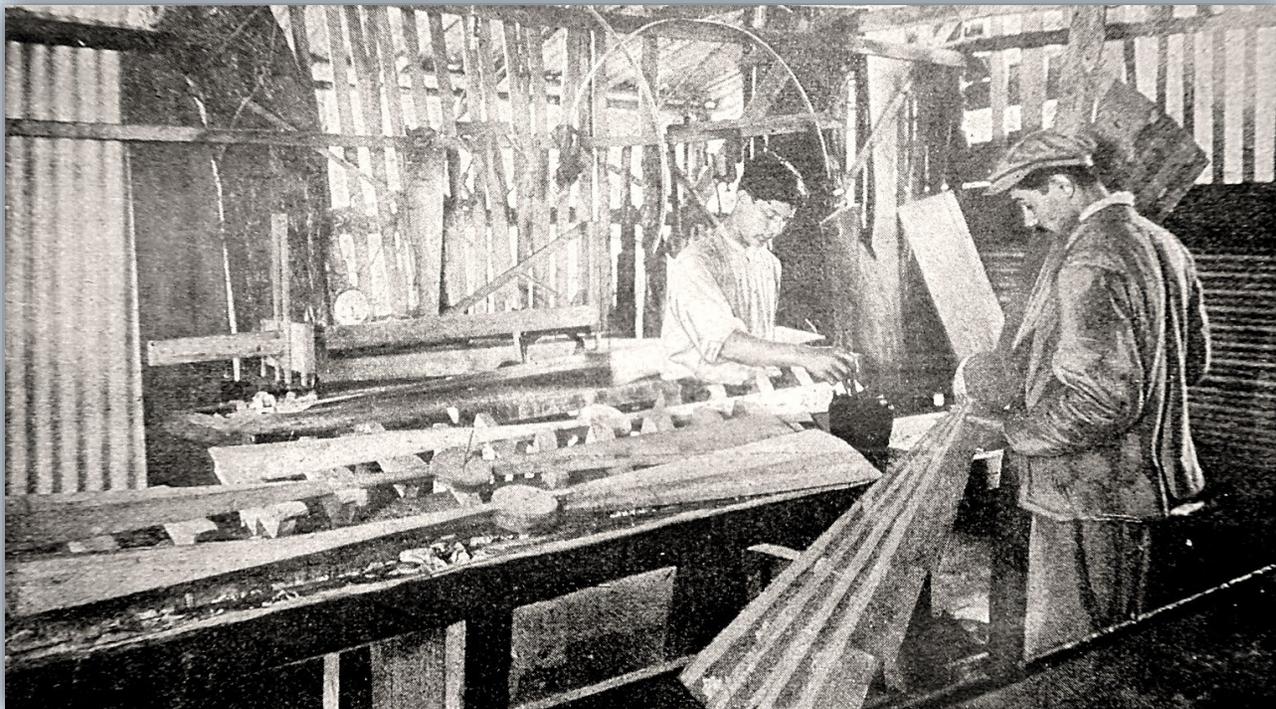
Pablo Juan Parasovchka



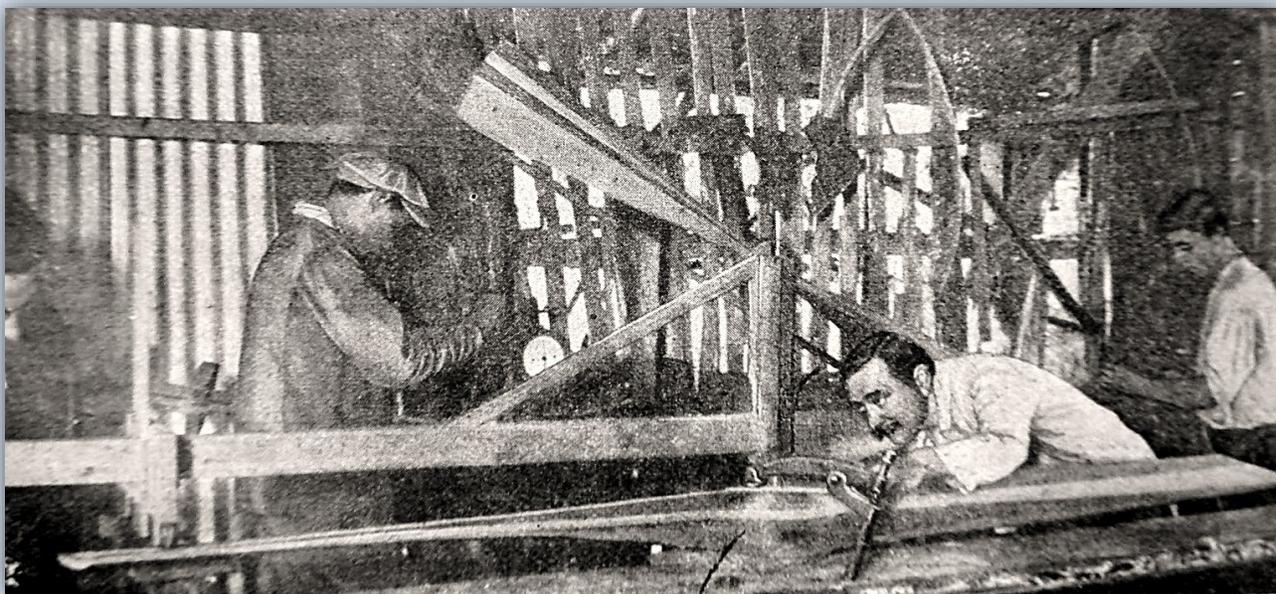
Artigala y Pedro Rielo

³² *Aeronáutica Militar 1912-1937*. The International Press. 1937. Buenos Aires, Argentina. Pág. 463 y 488.

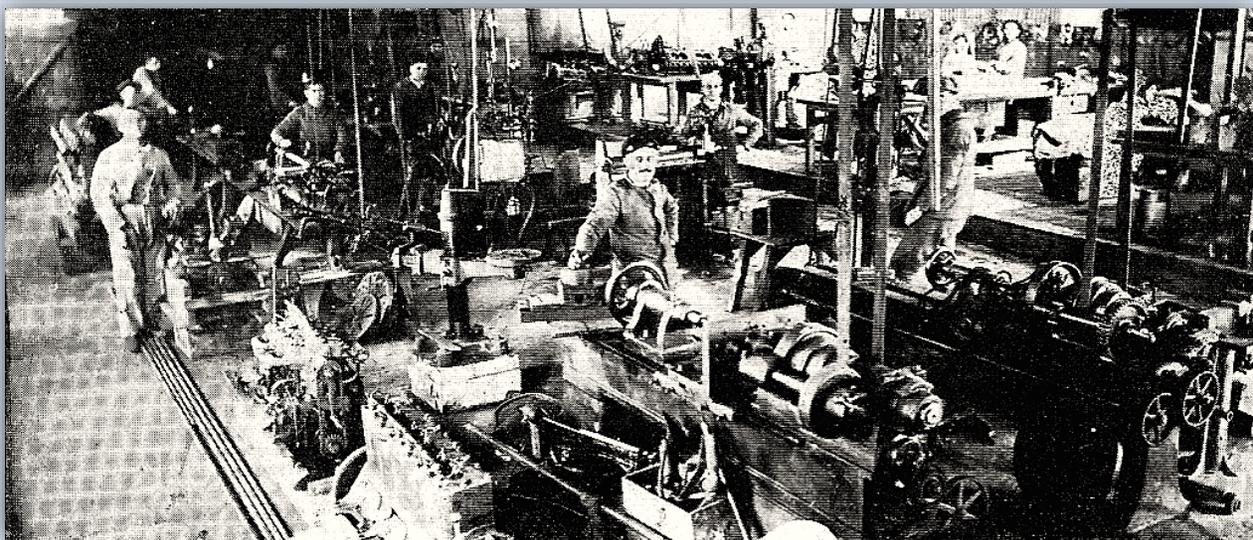
Fotos de la construcción del avión en el Astillero *Juan Ortholán Hijo*³³



Detrás de los operarios se aprecian los montantes circulares usados en el fuselaje



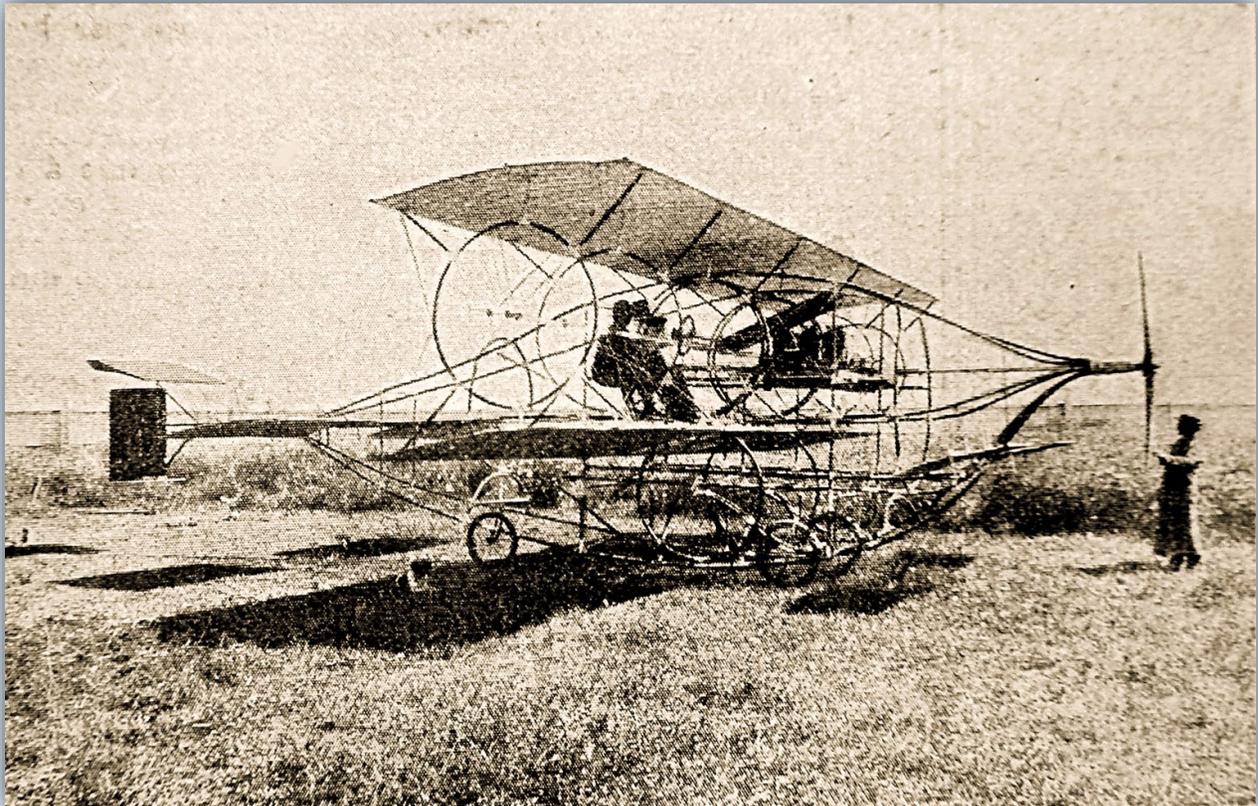
³³ Revista *Caras y Caretas* N° 697. 10 de febrero de 1912.



Talleres del astillero. Octubre de 1927³⁴

³⁴ Revista *Neptunia*. Año VIII, Nº 75. Octubre de 1927. Foro vía Anabella Marín. Biblioteca *Capitán de Navío Juan Carlos Sidders*. Biblioteca Museo Naval de la Nación.

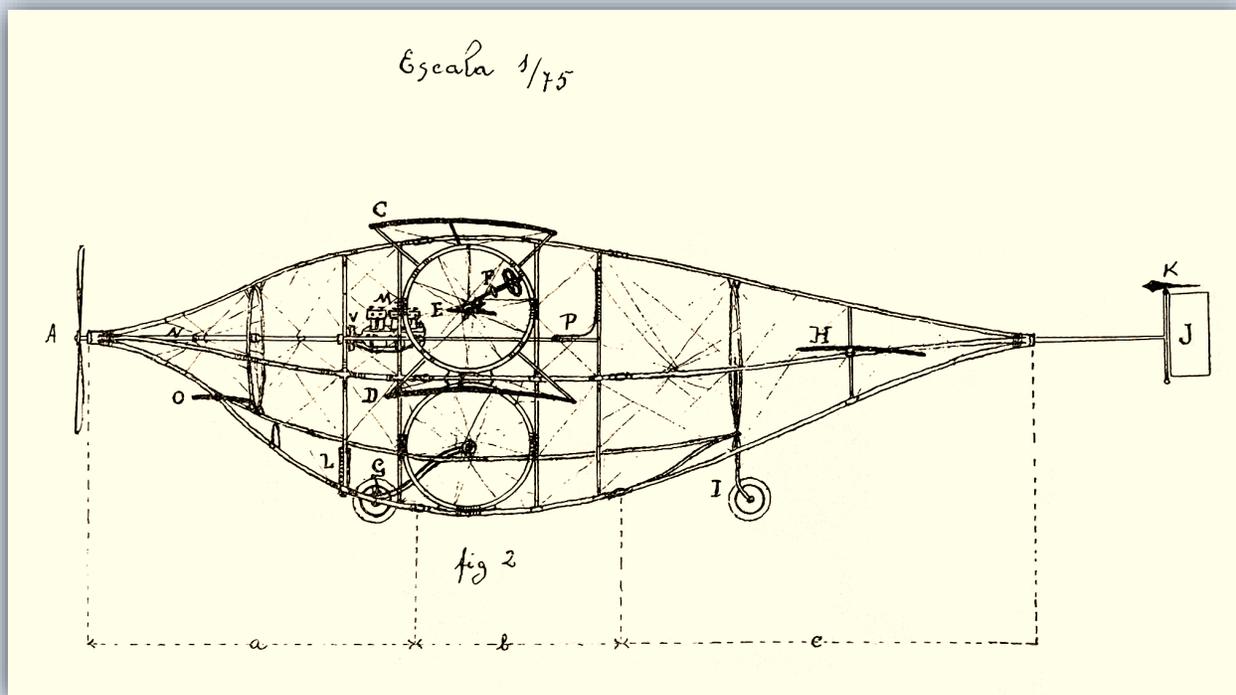
Descripción de la aeronave



Fuselaje

El fuselaje de aspecto fusiforme estaba constituido por seis largueros cilíndricos hechos con madera de fresno y cañas de bambú. Era biplano con planos auxiliares y superficies de comando construidas con madera de fresno y diez montantes circulares: dos de refuerzo en la parte anterior y posterior del fuselaje, y seis entre las alas y dos en la parte inferior del fuselaje. Estaban hechos en bambú con cubos de acero en la parte central, reforzados por rayos con alambre acerado (o cuerda de piano) que en conjunto le daban el aspecto de ruedas de bicicleta. El sistema operaba como montantes y separadores de las alas. Se buscaba un conjunto flexible y resistente a los fuertes golpes a que está expuesto una aeronave de enseñanza.

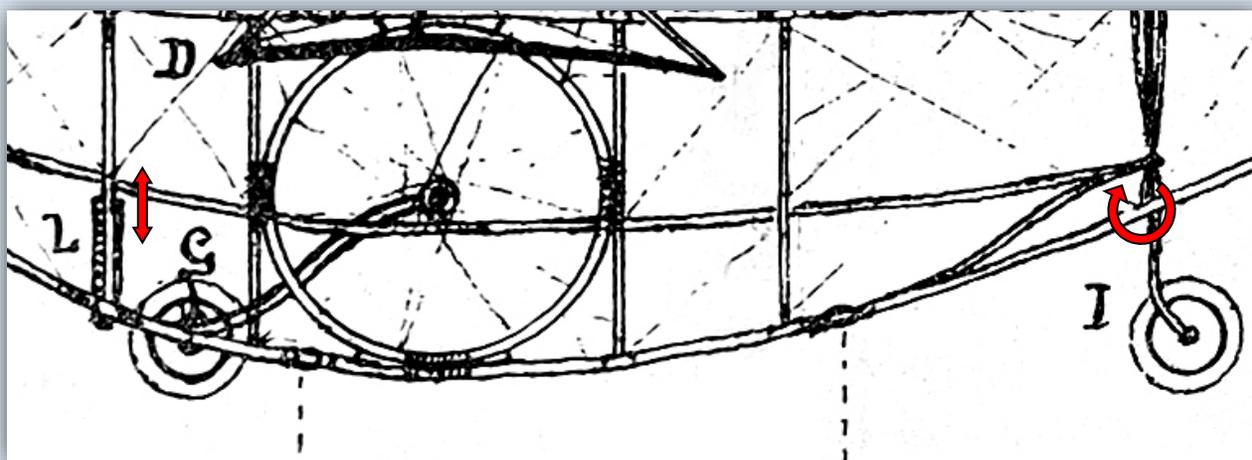
El peso máximo de despegue era de 625 kg que con la superficie sustentadora (54 m²) daba una relación de 11.5 kg/m² cuando el promedio de los aviones en uso, tenían una relación de unos 18 kg/m². Pese a que en algunas descripciones aparece como monoplaza, en realidad era triplaza (el piloto iba sentado en el centro). Si bien el prototipo fue terminado a principios de 1910 y careció de motor hasta mediados del año siguiente.



Plano original del avión publicado en 1911³⁵

Tren de aterrizaje

El diseño era del tipo convencional, el tren principal tenía dos ruedas provistas de un sistema de amortiguación a resorte que en el aterrizaje se replegaba y transformaban esa parte de la estructura en un patín disminuyendo la carrera de aterrizaje sobre el suelo. La rueda de cola tenía giro libre.

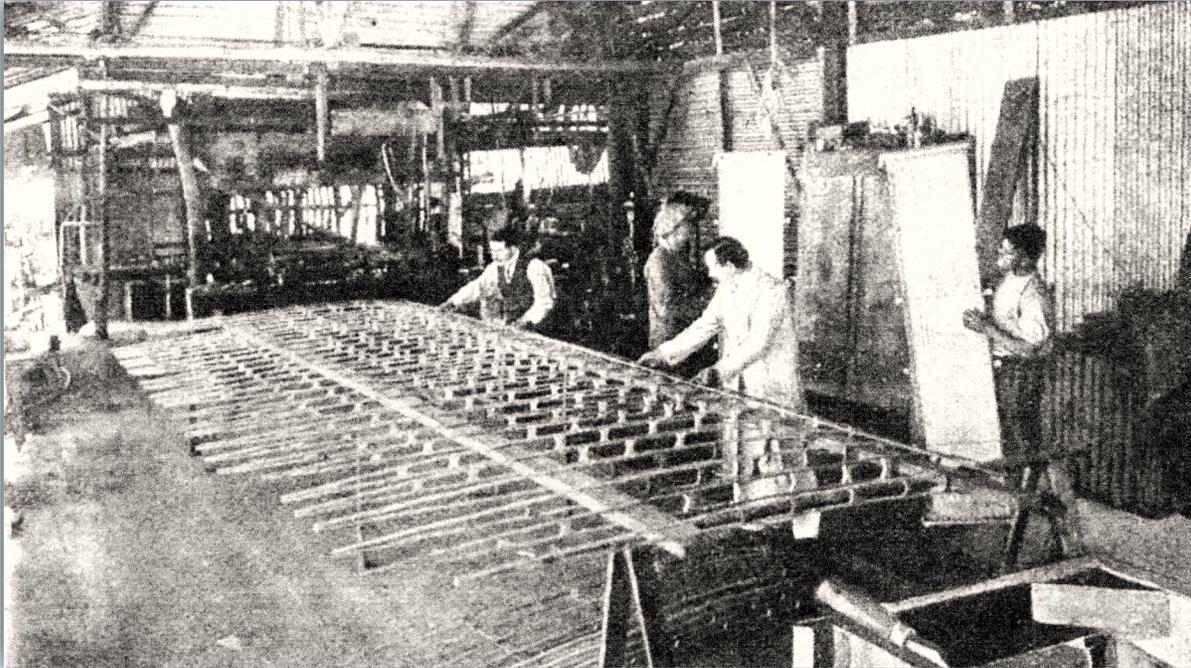


La flecha indica el recorrido de repliegue durante el aterrizaje consignado en el plano como "C" y la rueda de cola "I" de giro libre

³⁵ GOUBAT, Raúl Eugenio. *Un modelo argentino de aeroplanos*. Revista Militar Año X. Nº 220. Mayo de 1911.

Sistema sustentador y de control

Era un biplano con alas de fresno enteladas y barnizadas. Tenía un sistema de sustentación auxiliar que permitía modificarlo a voluntad en la medida que se le agregara más peso y permitía su desplazamiento de unos 15 cm por cada 70 kg de peso adicional.



Artigalá trabajando en la fabricación de las alas³⁶

El control se realizaba a través de dos pequeños planos, uno adelante y otro atrás; pero en su conjunto este aparato tenía la particularidad de ser completamente distinto de todos los tipos conocidos, por su construcción, características y funcionamiento de sus órganos.

Las alas tenían una envergadura de 11 m y un ancho de 2 m. A cada extremo tenían unos planos auxiliares de 0.75 m. de ancho por 0.50 de largo que tenían como finalidad trabajar como alerones. Las alas tenían formadas un par de superficies arqueadas, separadas por una distancia vertical de 1.90 m, cuya flecha de curvatura puede por medio de un dispositivo especial variar desde 1/12 a 1/20 de la cuerda. La superficie de sustentación total es de 54 m². Estos planos tenían un movimiento de rotación alrededor de su eje que, por medio del volante de gobierno, le permitía al piloto, variar su incidencia hasta los 12°, de medio grados en medio grado.

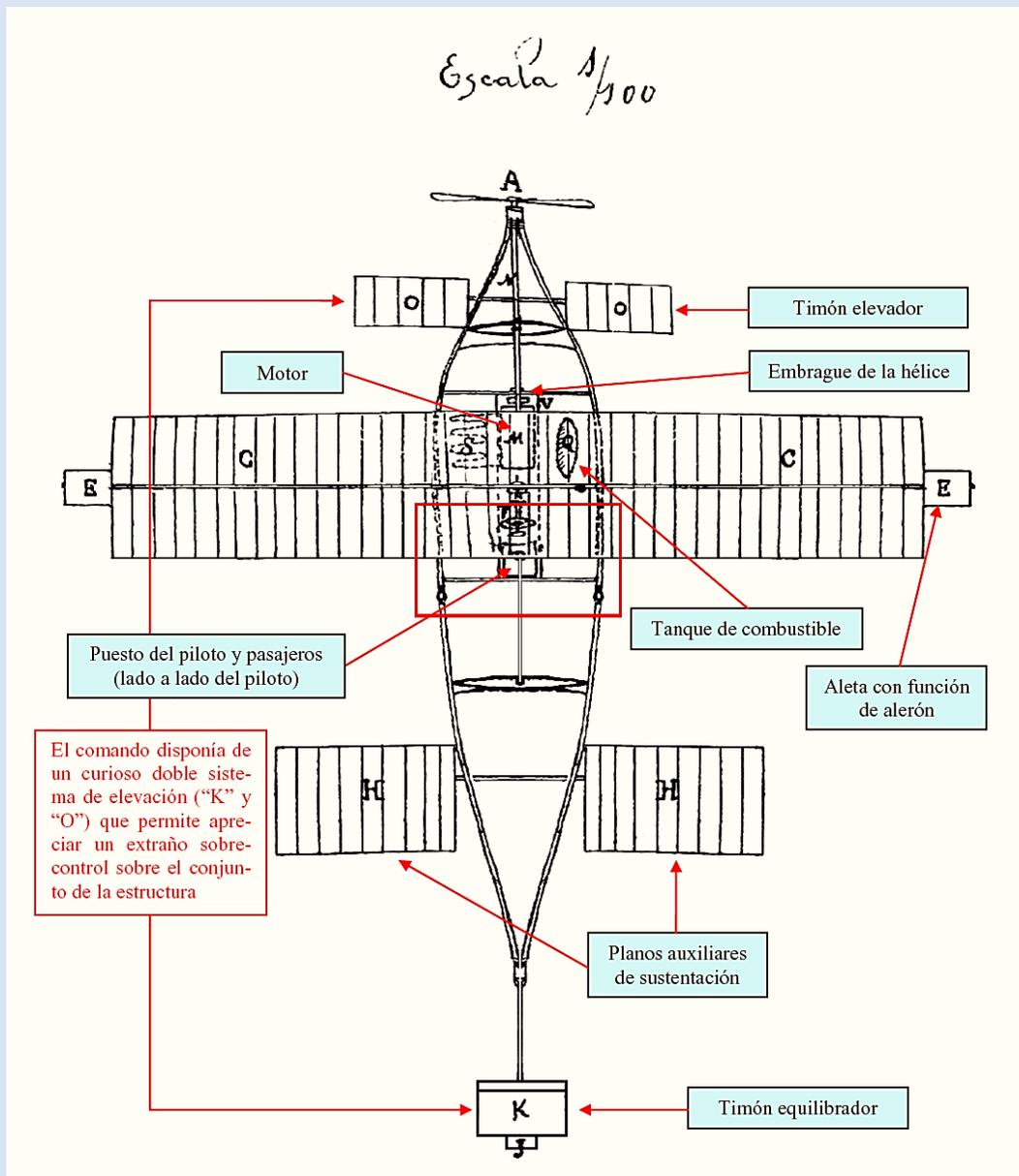
Esta particularidad, que no existía en ninguno de los aparatos conocidos de la época, le permitía al piloto aumentar o disminuir a voluntad la componente vertical de la resistencia del aire, a fin de subir o bajar conservando la perfecta horizontalidad del aparato. Un diferencial accionado por el volante de gobierno, lo hacía funcionar en sentido inverso uno del otro y conjuntamente con el timón de dirección; de esta manera se conseguía restablecer el equilibrio transversal del aparato al mismo tiempo que la dirección. Por intermedio del mismo se aumentaba o disminuía la incidencia de los planos, se mueven

³⁶ Revista *Caras y Caretas* N° 697. 10 de febrero de 1912.

los pequeños planos estabilizadores laterales, los planos de estabilidad longitudinal y el timón de dirección, gracias a mecanismos y movimientos ingeniosamente combinados³⁷.

En la parte media inferior delantera tenía instalado un plano de 3 m de ancho por 0.75 m que funciona conjuntamente y en sentido inverso, con uno más pequeño que va situado sobre el timón de dirección en la parte posterior. En la parte media había otro pequeño plano de 5 m de ancho por 1.50 m. de largo que podía correrse hacia atrás, para, los fines que veremos más adelante.

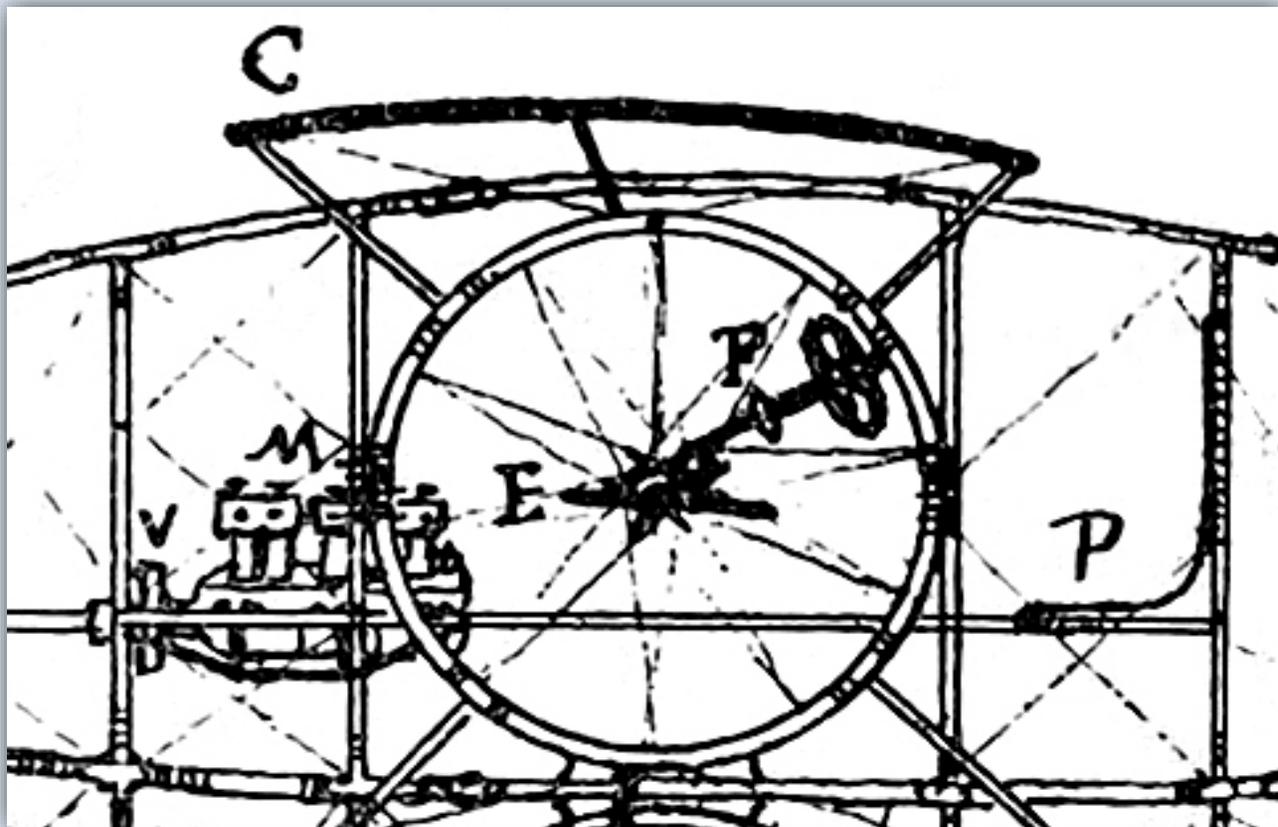
En el cono posterior y en el vértice estaban fijados el timón de dirección, que es una célula de dos compartimentos, y un pequeño plano de 1.25 m. de ancho por 0.75 m de largo cuyo funcionamiento hemos visto que estaba ligado al anterior.



³⁷ Sistema de torsión de los planos parecido al gauchissement.

Puesto del piloto

Dispuso de un novedoso sistema de comando con un solo volante que actuaba sincrónicamente sobre las superficies y simultáneamente, con escalas de 0.5°, sobre la incidencia que tenían un rango de 12° (6° hacia arriba y otros tantos hacia abajo).



En el detalle de la ilustración se aprecian el embrague al eje de transmisión a la hélice ("V"), el sistema de comando ("E" y "F") y el asiento para el piloto y pasajeros ("P")

Planta de poder

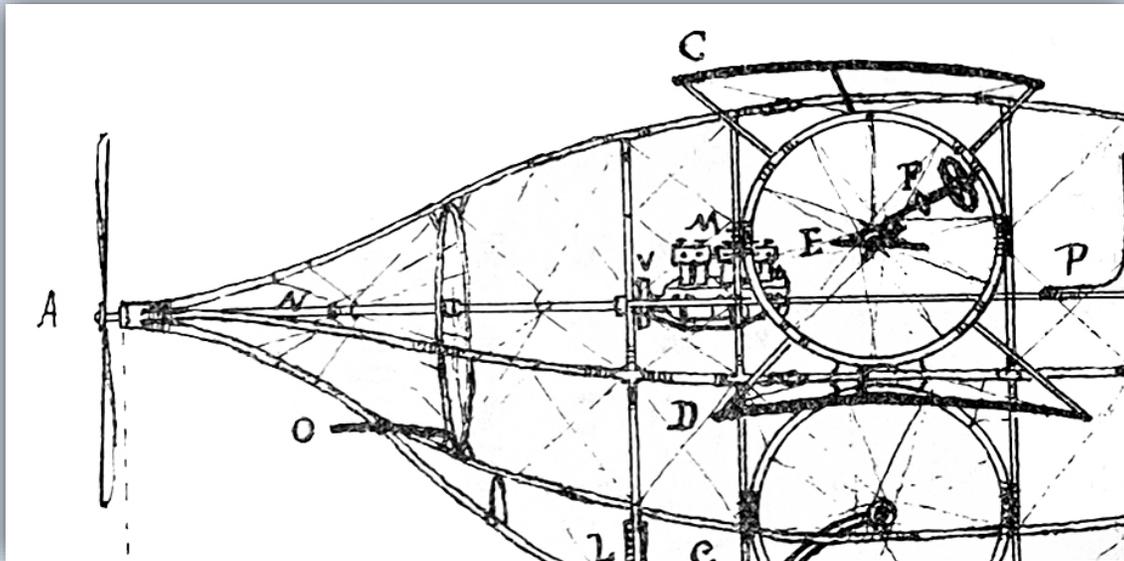
En 1911 se consiguió un motor Buchet³⁸. Las informaciones respecto de este motor en algunos puntos son contradictorias. Existen diferencias en cuanto a la potencia. Mientras algunos autores refieren que era tricilíndrico de 12 hp a 1800 rpm³⁹ y 36 kg de peso muy utilizado por la incipiente aviación de esos días. El Teniente Goubat especificó que se trataba de un motor de esa marca pero de seis cilindros y 50 hp nominales a 1200 rpm⁴⁰ y que el carburador había sido mejorado por Artigalá para un mejor rendimiento.

³⁸ En 1888 Élie-Victor Buchet creó la Société Anonyme Buchet en la comuna de Levallois-Perret para fabricar lámparas. Al año siguiente inició la fabricación de motores para automóviles. Más tarde fabricó automóviles y motocicletas. En 1906 incursionó en la producción de motores de aviación. Tres años más tarde sus motores fueron aplicados en algunos modelos de la firma Hanriot. Santos Dumont también empleó un motor Buchet de cuatro cilindros para su dirigible. En 1919 la sociedad cambió su razón social: Gaston Saille, Moteurs et Automobiles Buchet y se mudó a Billancourt en 73 Rue de Sèvres. En 1929 cesó sus actividades comerciales y cerró definitivamente al año siguiente.

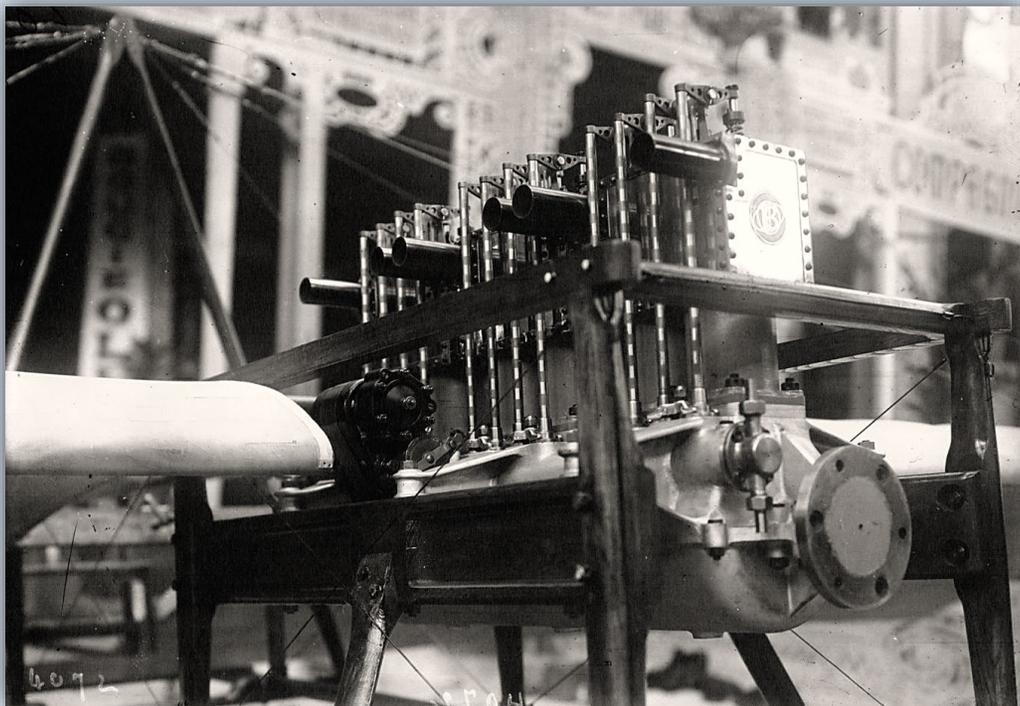
³⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Volumen 1. Pág. 8 y 9.

⁴⁰ GOUBAT, Raúl Eugenio. *Un modelo argentino de aeroplanos*. Revista Militar Año X. Nº 220. Mayo de 1911. Pág. 374 a 375.

El motor accionaba una hélice tractora tipo *Chauvière* que había sido calculada por Artigalá y construida por Pablo Rielo con pino y cedro del país. Según los cálculos basados sobre una fuerza tractora de 180 kg, el aparato podría alcanzar una velocidad aproximada de 60 a 70 km/h.



En el detalle del gráfico se aprecia el eje de transmisión ("N"), timón elevador en la parte delantera inferior ("O"), embrague de motor ("V"), motor ("M"), sistema de control ("E" y "F") plano superior e inferior ("C" y "D") y puesto del piloto y pasajeros ("P")

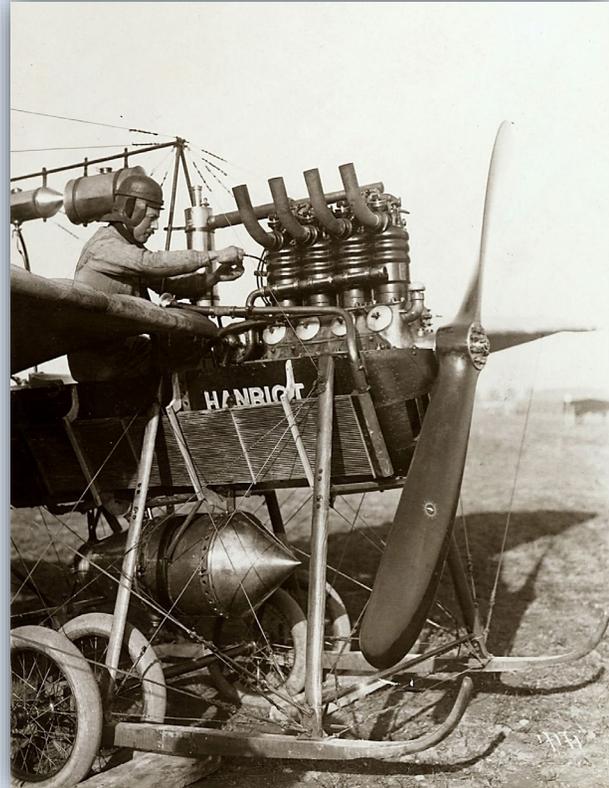


Motor trícilíndrico Buchet, 50 hp colocado en un monoplano Hanriot exhibido en el Salón Aeronáutico de Paris. 1909⁴¹

⁴¹ Foto Agencia Meurisse. Recuperado de Internet de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9018943x/f1.highres>

La potencia del motor era transmitida a la hélice por un eje unido al cigüeñal del motor por un dispositivo de transmisión ideado por Artigalá para reducir o cancelar las vibraciones propias del motor. El sistema tenía además la posibilidad de desembragar la hélice a voluntad del piloto; esto posibilitaba la puesta en marcha sin que esta se moviese y además reducir la resistencia parásita en planeo motor detenido dejando libre la hélice tractora. La palanca se encontraba a la derecha del asiento del piloto y sobre la izquierda estaban las palancas de aceleración (Descritas por Goubat como de avance o retardo del encendido).

Luego apareció referido un motor Chenu de 60 hp⁴² provisto con una hélice especialmente calculada por Artigalá⁴³, muy probablemente sea la remotorización aplicada para las pruebas en El Palomar. El motor podría haber pertenecido al monoplano Hanriot I *Libélula* traído por Henry L. Bernstein en abril de 1911. El aviador hizo una demostración frustrada en la Sociedad Sportiva el 11 de junio de 1911. El 25 de mayo de 1912 se accidentó en Morón llevando como acompañante a Juan Molero. Es muy posible que en estas instancias y mientras se reparaba se haya empleado el motor para las pruebas en El Palomar. La última referencia del Hanriot del piloto británico nos dice que fue adquirido por Ariel J. Poblet y llevado a su estancia en Tres Arroyos.



***Izquierda: Henry L. Berstein con su avión en la Sociedad Sportiva.
Derecha: Detalle del motor Chenu 60 hp en un monoplano Hanriot como el traído por Bernstein⁴⁴***

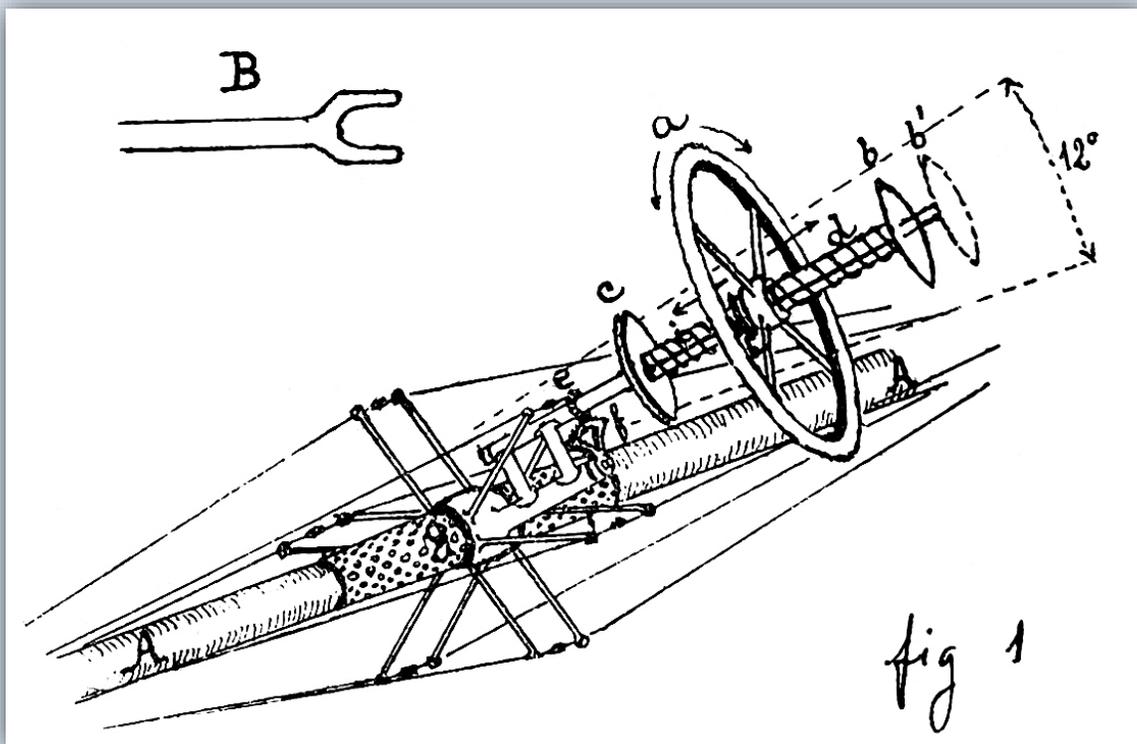
⁴² Existen referencias que dan cuenta de que podría haberse utilizado el motor E.N.V. 70 hp del Voisin modelo 1909 traído por Henri Louis Brégi, comprado luego por el actor Florencio Bartolomé Parravicini.

⁴³ TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. *Setenta años de servicios aeronáuticos. Historia Ilustrada*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Presidencia de la Nación, Secretaría de Cultura. Buenos Aires. Argentina. 7 de mayo de 1982. Apéndice 2. Pág. 133.

⁴⁴ JANE Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909.

Manejo del avión

El manejo del aparato se hace el piloto por medio del volante (Figura 1) permitía aumentar o disminuir a voluntad incidencia de los planos, los pequeños planos estabilizadores laterales, los planos de estabilidad longitudinal y el timón de dirección, gracias a mecanismos y movimientos ingeniosamente combinados.



Dispositivo de comando

Tanto el volante como sus mecanismos adjuntos eran solidarios del eje transversal "A" de las alas y podían moverse en el plano vertical normal a dicho eje de manera que cualquier movimiento del volante hacia arriba o abajo hacía girar al eje transversal, y con el mismo, las alas. La amplitud de este movimiento estaba limitada a seis grados hacia arriba y seis abajo, de medio en medio grado, fijándose a cada una de estas posiciones de modo que el piloto pudiese encontrar el ángulo de ataque que más conveniente. El volante tenía además otros dos movimientos; uno giratorio a la derecha e izquierda, y otro rectilíneo hacia adelante y atrás a través largo de la barra "d", guiado por la guía "i".

Al girar a derecha o izquierda, el piñón mueve el semicírculo dentado "f" el que a su vez por medio de un diferencial que va encerrado en "y", hace girar en sentido inverso dos tubos de acero que atraviesan el eje "A", los que llevan en sus extremos los dos pequeños planos estabilizadores, de manera que el del lado hacia el cual gira el volante, disminuye su incidencia mientras que el opuesto la aumenta. El cubo del volante tiene una garganta "h", en la cual calza el extremo de la palanca "B" terminada en horqueta.

Al correr el volante a lo largo de la barra "d", hace funcionar por intermedio de la palanca y unos cables, los planos de estabilidad longitudinal ("O" y "K", figura 2) de manera que cuando el "O" aumenta su

incidencia, el “K” la disminuye y viceversa. El volante es mantenido en su posición media por medio de dos resortes en espiral.

Por el interior de la barra “d” pasa un tubo que termina por su parte superior en la cabeza de madera “b” y por su extremo inferior en un volante de madera con garganta, “c”. El volante “c” gira libremente sobre la barra “d”, pero tirando de la cabeza “b”, y haciéndola dar un cuarto de giro, hasta llevarla a la posición “b”, se hace solidario de todo el conjunto, de manera que haciendo girar el volante a, gira él también y transmite sus movimientos al timón de dirección “J” (Figura 2) por medio de un cable que pasa por su garganta.

Al hacerse el volante “c” solidario de todo el conjunto, el timón de dirección funcionará conjuntamente con las aletas y los movimientos de esta están combinados de manera de facilitar los virajes, es decir que haciendo girar el volante a la derecha, el timón de dirección girará ala derecha mientras que el pequeño plano lateral de este lado disminuirá su incidencia y el otro la aumentará, y este aumento o disminución de incidencia se hará en la proporción de 1:5 del giro del volante.

El Teniente Goubat señaló en su artículo que estando en su puesto el piloto y teniendo la hélice embragada el ayudante da unas cuantas vueltas a la misma para efectuar la compresión en los cilindros y provocar la primera explosión, cuando arrancaba se desembraba la hélice para que el aparato no se moviera. A través de la palanca de aceleración se regulaba la marcha llevándola al régimen deseado⁴⁵. Concluido el ajuste se acoplaba nuevamente el eje de la hélice para iniciar el movimiento.

El piloto mantenía el volante, fijo en posición medía, algo hacia adelante a fin de que el equilibrador de adelante para tener presente una incidencia negativa hasta obtener la velocidad de despegue calculada en 17.5 m/seg para efectuar la rotación. Los movimientos del volante para mantener el aparato en posición horizontal, eran reflejos al movimiento instintivo del cuerpo para conservar su posición normal. El resto de la operación se realizaba con el mismo concepto de vuelo tal como lo conocemos en la actualidad.

A la derecha del asiento del piloto (“P”, figura 2) hay una palanca para el embrague y desembrague de la hélice y a la izquierda del mismo las palancas para regular el carburador y el avance o retardo del encendido (Acelerador). El sistema tenía además un compensador conforme a la cantidad de pasajeros a derecha e izquierda del piloto que permitía correr hacia atrás el plano de sustentación auxiliar “H” unos 15 cm por cada 70 kg de peso⁴⁶.

Traslado a El Palomar

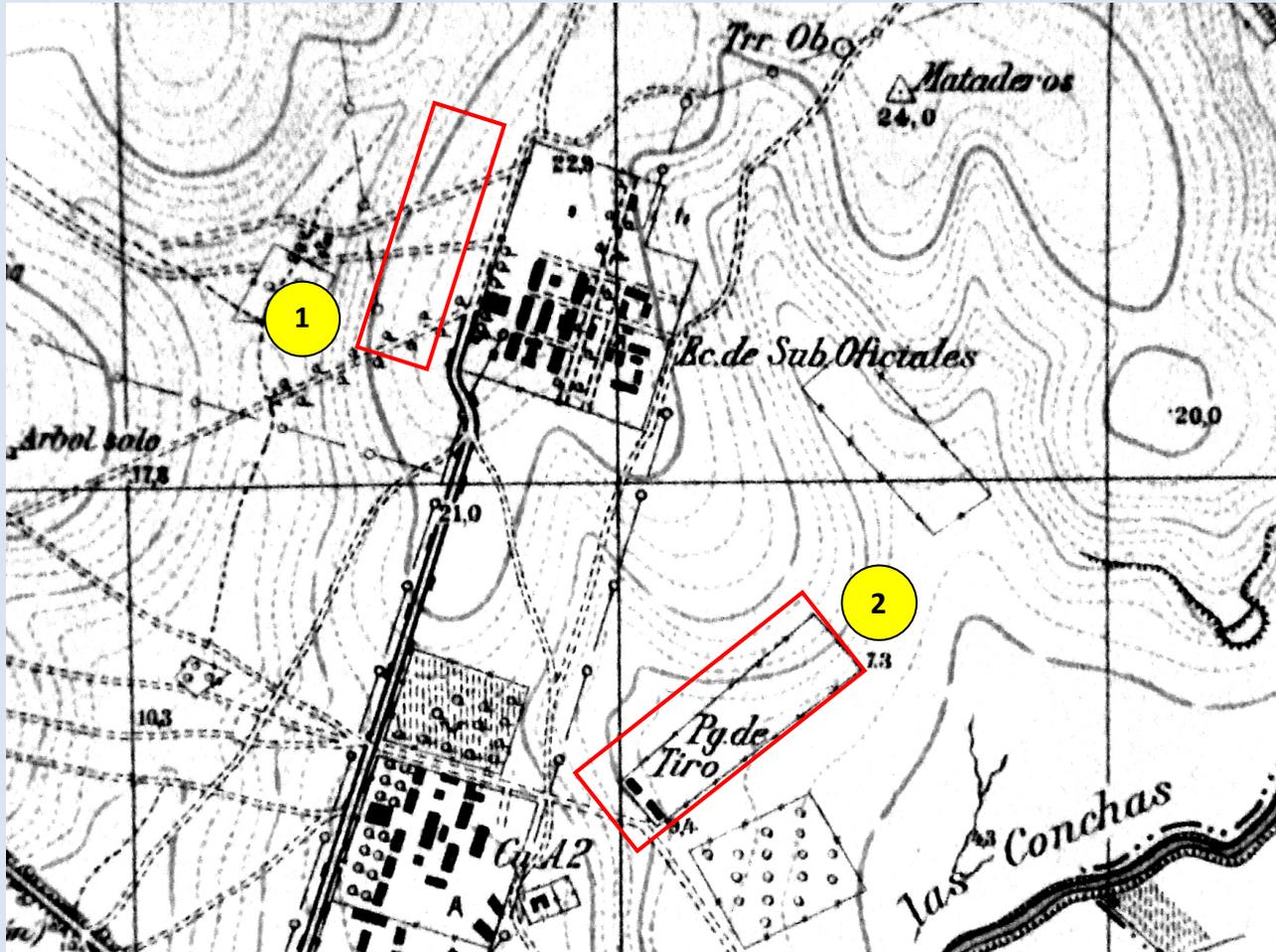
En 1911, una vez montado el motor Buchet, Artigalá planificó el traslado del avión desde el Astillero Juan Ortholán Hijo a la Compañía Aérea Argentina en El Palomar. Del análisis de la cartografía de época estimamos que una vez cruzado el aparato a la dársena sobre el río Tigre que hoy ocupa el Parque de la costa, se dirigió hacia la Av. Hipólito Yrigoyen⁴⁷.

⁴⁵ Según describió Goubat: *efectúa el reglaje del carburador y el avance del encendido*.

⁴⁶ GOUBAT, Raúl Eugenio. *Un modelo argentino de aeroplanos*. Revista Militar Año X. Nº 220. Mayo de 1911 Pág. 374 a 375.

⁴⁷ Actual ruta provincial Nº 202.

Pasó por el lateral del campo que hoy ocupa el Aeropuerto Internacional San Fernando, continuando por la Av. Ángel Torcuato de Alvear (Ruta 202), hasta la calle Camilo Idoate⁴⁸. Allí pasaba por la Escuela de Aplicación de Clases (luego denominada Escuela de Clases) donde estaba destinado el Teniente Goubat⁴⁹, tomando luego el camino por Paso Morales en dirección a Hurlingham y El Palomar.



La referencia N° 1 indica la pista auxiliar de la Compañía Aérea Argentina preparada en 1909.

La referencia N° 2 indica la pista empleada por el piloto italiano Ponzelli⁵⁰

Ensayo en Campo de Mayo

Al llegar a esta guarnición Artigalá realizó algunos ensayos seguramente operado por el Teniente Goubat⁵¹, en ese entonces este oficial de Caballería estaba destinado en la Escuela de Aplicación de Clases y estaba realizando en curso de aviador en la Compañía Aérea Argentina que funcionaba en El Palomar junto con el Teniente coronel Carlos Federico Spika, Teniente Ramón Francisco Martínez Piñón y Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola.

⁴⁸ Acceso a Campo de Mayo a la altura del *Hindú Club*.

⁴⁹ El 21 y 23 de febrero de 1910 había volado como pasajero de Alfred Valletón desde la pista que estaba frente al instituto.

⁵⁰ MARTÍN, Eloy. (2013) *Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.org/AVIACION/Las%20primeras%20pistas%20de%20aterrizaje%20en%20Campo%20de%20Mayo.pdf>

⁵¹ Goubat estaba destinado en la Escuela de Clases.

Respecto del lugar empleado para la prueba en esa guarnición militar desde 1910 existían dos franjas de terreno empleadas por aviones: una estuvo en la Plaza (o polígono) de Tiro y había sido usada por Ricardo Ponzelli⁵². La segunda, que consideramos que fue la realmente utilizada por el Argentino 1º, fue la que estaba frente al instituto, había sido preparada bajo supervisión del Teniente Goubat y fue utilizada por Alfred Valletón desde febrero de 1910 y permaneció operativa como pista auxiliar de la Compañía Aérea Argentina; allí se encontraba destinado el Teniente de Caballería Raúl Eugenio Goubat un entusiasta de la aviación que había colaborado con Valletón.

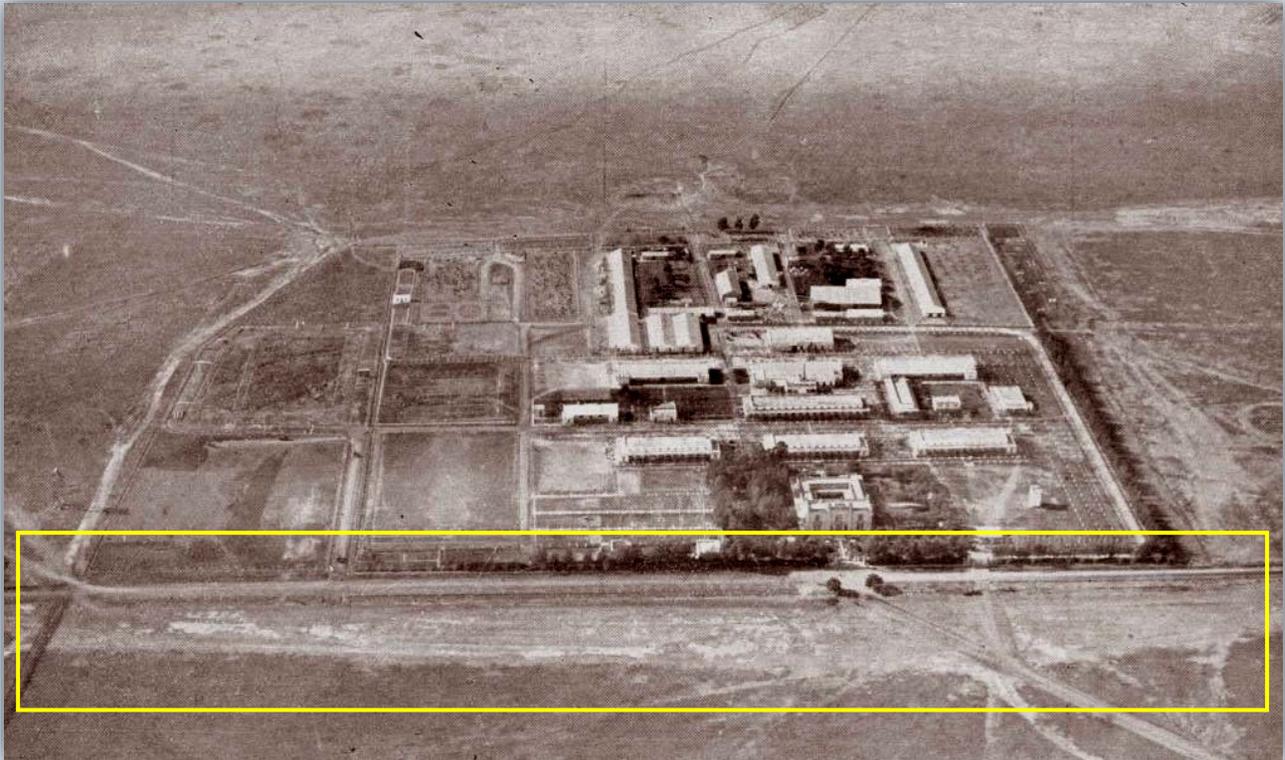


Foto aérea de la Escuela de Clases (Luego Escuela de Suboficiales) tomada cerca de 1930. Al frente se observa nítidamente, la pista de aterrizaje de tierra de unos 600 m de extensión por 30 a 40 mts. de ancho ubicada sobre el terreno que corre paralelo a la ruta y se había preparado en 1909 como pista auxiliar de la Compañía Aérea Argentina poco tiempo antes de los accidentados vuelos de Ponzelli⁵³.

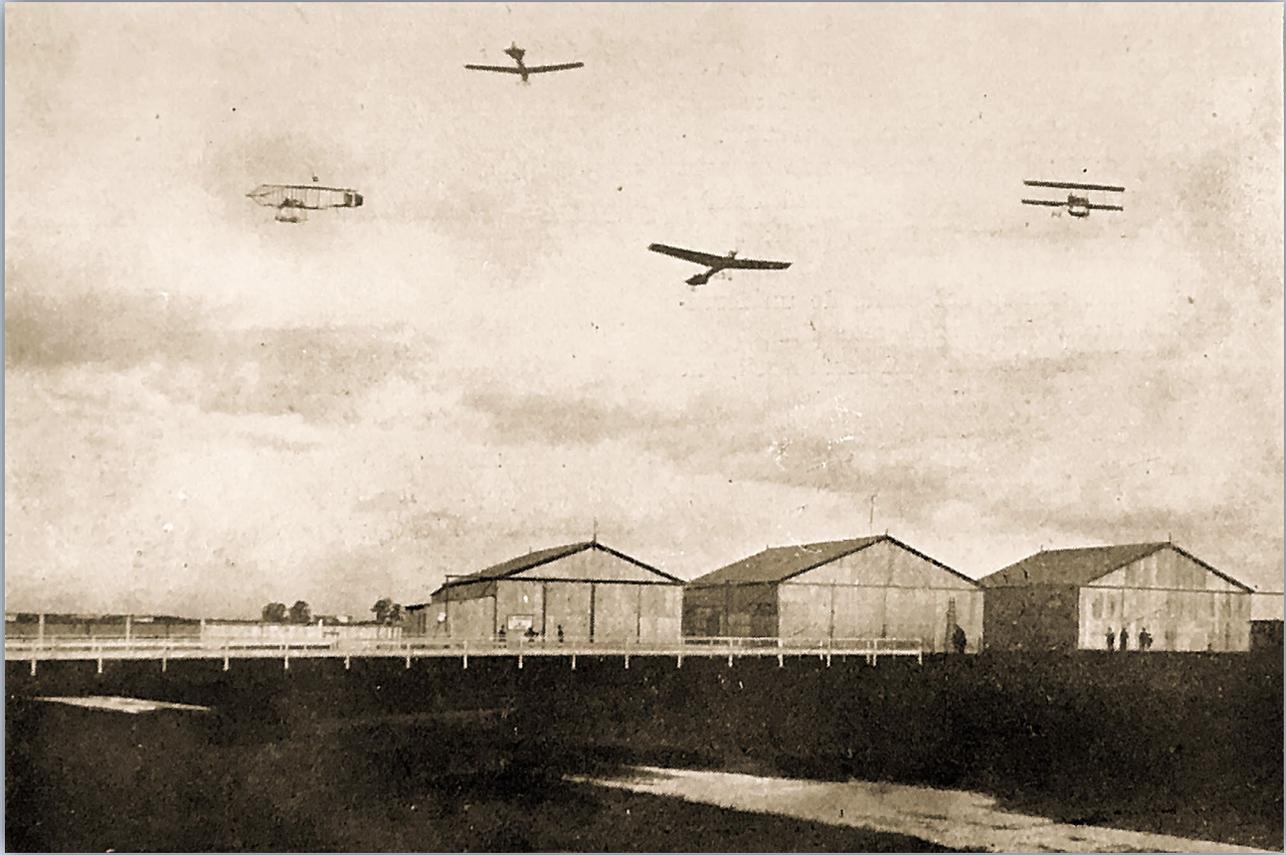
Ensayos en El Palomar

Llegado el avión al aeródromo del *Sindicato Aéreo Argentino* permaneció varios años guardado en un cobertizo de lona a la espera de un nuevo motor. Los ensayos fueron encomendados al Teniente 1º

⁵² La *Plaza de Tiro* en ese entonces se encontraba unos 200 m al sureste del instituto y detrás del Cuartel del Regimiento 2 de Artillería Montada; ocupaba un área de 550 m de largo por 110 m de ancho y, ajustándose rigurosamente a esta escueta referencia periodística, fue la pista utilizada por el italiano, luego de sus frustrados ensayos en el hipódromo de Hurlingham.

⁵³ Foto *Historia de Campo de Mayo*. Ejército Argentino 2ª División de Ejército. (1933) Instituto Geográfico Militar. MARTÍN, Eloy. *Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo*. Fundación Histarmar. Septiembre de 2013. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.org/AVIACION/Las%20primeras%20pistas%20de%20aterrizaje%20en%20Campo%20de%20Mayo.pdf>

Raúl Eugenio Goubat⁵⁴. Una escueta noticia nos permitió saber que en junio de 1912 se encontraba en construcción (o reparación) en los talleres de Tigre⁵⁵.



Vista de los hangares 1, 2 y 3 de la Compañía Aérea Argentina⁵⁶

Cuando se creó la Escuela de Aviación Militar el avión continuó en el instituto la misma condición. Hasta entonces no disponemos registros oficiales de ensayos de ninguna naturaleza.

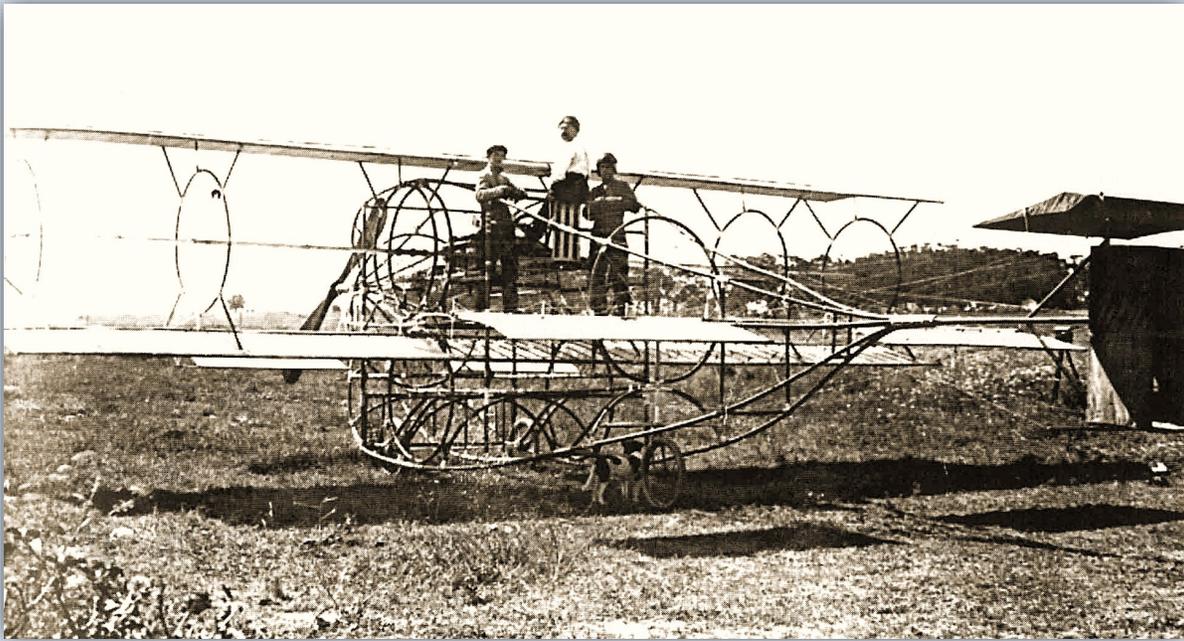
La última operación conocida fue protagonizada por el Ing. Alberto Roque Mascías, relató el Ing. Ambrosio Luis Vicente Taravella que cierto día lo hizo sacar del hangar y colocarlo en orden de vuelo. Mascías se ubicó en el puesto de piloto y al aplicar potencia a pleno el avión, con ayuda de los mecánicos de movió pesadamente y rompió una de las ruedas del tren principal. El avión fue regresado al cobertizo y abandonado por completo⁵⁷ y con el tiempo fue progresivamente desguazado.

⁵⁴ En 1911 escribió un extenso y detallado artículo que fueron publicados en los números de 219 y 220 de la Revista Militar de abril y mayo respectivamente.

⁵⁵ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N° 2*, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 158.

⁵⁶ Boletín del Aero Club Argentino. Año III, N° 14. Junio de 1913. También reproducido por la revista *Caras y Caretas*.

⁵⁷ TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. *Setenta años de servicios aeronáuticos. Historia Ilustrada*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Presidencia de la Nación, Secretaría de Cultura. Buenos Aires. Argentina. 7 de mayo de 1982. Apéndice 2. Pág. 59.



En la fotografía tomada en El Palomar donde aparecen de izquierda a derecha: Garagiola, Ing. Mascías y a la derecha Taravella. 1913



Ing. Alberto Roque Mascías



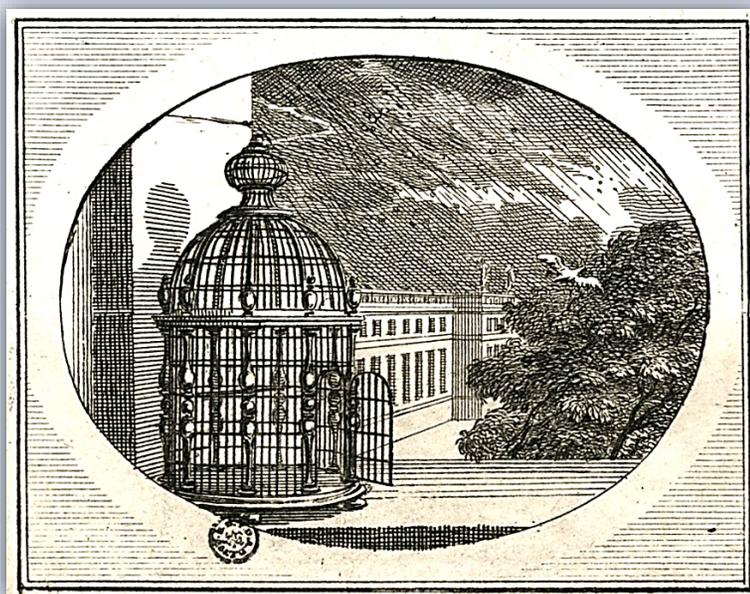
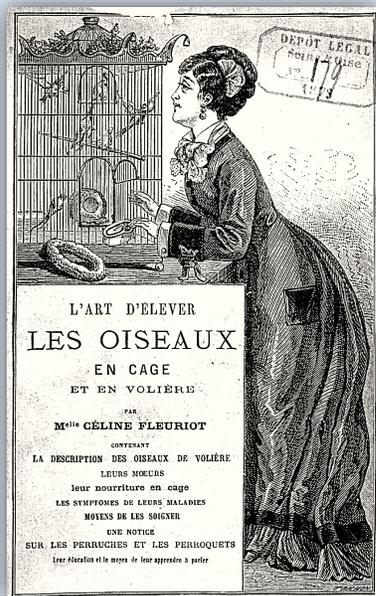
Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat

Goubat, fue muy optimista con el costoso proyecto al que había sido asignado, aseveraba:

Si este aparato llega en las pruebas á dar los resultados que por los cálculos de gabinete se espera obtener, contaremos con una máquina de volar muy superior á las conocidas, por su

construcción fuerte y su estabilidad casi automática, viniendo á demostrar que aquí en nuestro propio suelo, es posible construir un aparato completo, con materiales del país, sin necesidad de recurrir al extranjero y pagar los enormes precios por aparatos, que contruidos aquí, no costarían ni la mitad⁵⁸.

Más allá de estos conceptos, el dato de color es que debido al enjambre de tensores y alambres que tenía la aeronave, entre el personal de El Palomar fue conocido como *La pajarera de Artigalá*.



Ilustraciones de época de pajareras o Cage à oiseaux⁵⁹

Algunos datos adicionales a modo de conclusión

El año 1910 marcó la irrupción definitiva de los más pesados que el aire en la República Argentina. Ese período se vio potenciado por la celebración del centenario del nacimiento de la república. Desde el punto de vista aeronáutico hubo una importante cantidad de material que desarrollaron las siguientes operaciones⁶⁰:

Medio	Aeronaves	Operaciones	Vuelos realizados	Vuelos cancelados ⁶¹
Aeróstatos	6 ⁶²	139	94	27
Aviones	27 ⁶³	441	392	49
Total		580	486	76

⁵⁸ GOUBAT, Raúl Eugenio. Teniente. *Un modelo argentino de aeroplanos*. Revista Militar Año X. Nº 219. Abril de 1911. Pág. 294 a 298 y Revista Militar Año X. Nº 220. Mayo de 1911. Pág. 372 a 375.

⁵⁹ Fleuriot Céline. *Jardiniers de dames our l'art de cultiver*. Paris. Editor Théodore Lefebvre. Recuperado de Gallica de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k8717616/f1.highres>

Biblioteca Municipal de Lyon. Recuperado de Internet de: https://numelyo.bm-lyon.fr/f_eserv/BML_02EST01000F17LECO06412/web_F17LECO06412.jpg

⁶⁰ MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8. Anexo 4.

⁶¹ Los vuelos cancelados generalmente fueron por motivos de orden meteorológico (Condiciones de tormenta, vientos fuertes riesgosos para la operación, etc.).

⁶² Aerostatos: *Eduardo Newbery, Patriota, Huracán, Buenos Aires, Argentina y Pilot*.

⁶³ Voisin (8), Biplanos Farman (5), Bleriot XI (7), Sommer (1), Santos Dumont *Demoiselle* (3), Antoinette (1) y Hanriot I (2).

A esta actividad hay que sumarle los desarrollos aeronáuticos locales que, sumado a la actividad señalada más arriba configuraron un horizonte prometedor en la aviación nacional.

Por último deseo agradecer especialmente la colaboración recibida del Sr. Juan Carlos Borra y la señorita Anabella Marín de la biblioteca “Capitán de Navío Juan Carlos Sidders” del Museo Naval de la Nación.

Mg. Eloy Martín

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



VI. DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

“¿A QUIÉN SE LE DESPRENDIÓ UN NEUMÁTICO?”



Avión Caravelle VI-R similar al que motiva esta crónica

En uno de los boletines de seguridad aérea que con frecuencia me envía el Comandante de Aeronave (R) de Lan-Chile Exequiel Sanhueza, recordado amigo, hoy en día dedicado a la docencia en un importante centro de enseñanza superior en Argentina, leí un interesante artículo relativo a los FOD (*Foreign Object Damage*).

Aquellos elementos que por descuido o negligencia caen al suelo en las plataformas, calles de rodaje o pistas de los aeropuertos, poniendo en grave peligro la seguridad de las operaciones aéreas a un costo de miles de millones de dólares.

¿Recuerda Ud. el caso del Concorde vuelo 4590 de Air France, que el 25 de julio de 2000 se incendió al despegar de París, cuando uno de sus neumáticos golpeó con un trozo de metal que poco antes había caído a la pista, al desprenderse de uno de los motores de un DC-10-30 de una empresa norteamericana?

Neumático que reventó y a su vez golpeó el fuselaje causando un incendio de proporciones. Tragedia cuya magnitud a la postre significó el retiro de los cielos del mundo, de todos los Concorde que volaban en empresas francesas e inglesas.

Su lectura, hizo que sin querer mi mente me llevara a recordar algo que sucediera a mediados de la década de los sesenta, mientras como oficial de la Fuerza Aérea cumplía destinación en el aeropuerto “Los Cerrillos” en Santiago.

En mi calidad de jefe del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios “SEI” del aeropuerto, entre otras, una de mis responsabilidades era la de hacer inspeccionar varias veces al día el área de movimientos del aeropuerto.

Precisamente en busca de elementos, que por diversas circunstancias hubieran caído implicando un peligro para la seguridad de los vuelos.

Era una tarde de otoño muy tranquila, en que no me acuerdo el motivo, se me ocurrió realizar personalmente en el vehículo de intervención rápida una inspección, llevando como acompañante a un especialista SEI.

Fue entonces que a lo lejos, más o menos a la mitad de la pista 17, en su costado derecho algo que parecía un neumático llamó nuestra atención, por lo que aceleré la marcha del vehículo hasta detenernos junto a él.

Con sorpresa constatamos que efectivamente era uno, se notaba reventado y a simple vista me pareció de un Caravelle. Ante lo extraño del hallazgo, lo subimos arriba del vehículo y a toda prisa regresamos a la plataforma, deteniéndonos junto a un Douglas DC-6B de Lan-Chile que estaba próximo a iniciar un vuelo de pasajeros.

Llamando a uno de los mecánicos que rodeaban la aeronave, le pregunté a qué tipo de avión pertenecía dicho neumático, respondiéndome sin titubear que a un Caravelle.

Al consultarle cuando había visto operar por última vez uno de su compañía, me respondió que hacía como dos horas. Procedente de Arica, el que se encontraba frente al Hangar Marquesina, en preparación para un vuelo esa noche emprendería a Miami.

En vista de ello solicité fuera a buscar al jefe de base de la compañía, procediendo a consultar con la torre de control que otros Caravelle habían operado en la hora precedente, considerando que además de Lan-Chile volaban hacia Santiago con dicho material; Aerolíneas Argentinas y una empresa brasileña.

Su respuesta fue clara y precisa, Aerolíneas Argentinas ese día no tenía operaciones a Santiago con material Caravelle, uno de Lan-Chile efectivamente había arribado de Arica dos horas antes y cuarenta minutos atrás, otro de la compañía brasilera había despegado con destino a Río de Janeiro con escala en Asunción, Paraguay.

Al jefe de base que en ese momento se hizo presente le informé de lo sucedido, recomendándole pidiera al jefe de mantenimiento de la compañía hiciera revisar el birreactor procedente de Arica para descartar cualquiera duda.

Luego ubiqué al de la aerolínea brasileña y en forma reservada le informé lo del neumático, sugiriéndole avisara a la base de la compañía en Asunción, para que alertara al piloto de la aeronave en vuelo, de nuestra preocupación por la seguridad en su aterrizaje.

Cierto era que el Caravelle tenía cuatro neumáticos en cada pierna del tren principal, pero el aterrizaje sin uno de ellos podría implicar un riesgo.

Hombre muy querido en el ambiente del aeropuerto, agradeció la información comprometiéndose a avisar a su colega en Asunción.

En el intertanto ordené al especialista SEI llevara el neumático al cuartel y dijera al jefe de turno lo guardara a buen recaudo, manteniendo al personal en estado de alerta por si el piloto del avión brasilero optaba por regresar a Santiago.

De lo obrado di cuenta al jefe del aeropuerto, en ese entonces el Comandante de Grupo Orlando Marcelli Macari, a quien como era su costumbre encontré fumando un cigarrillo. Mirándome con toda calma, aprobó lo obrado, disponiendo que por la red fija se informara de lo acaecido a la autoridad aeronáutica del aeropuerto paraguayo, para que tomaran las precauciones que el caso ameritaba...

Desde ese momento se inició una tensa y larga espera, estimándose que aquel neumático debía haberse reventado y desprendido al despegue del Caravelle brasileño. Algo avalado, cuando se presentó a la jefatura de nuestro aeropuerto, el ingeniero de mantenimiento de Lan-Chile, señalando que su avión llegado procedente de Arica había aterrizado sin novedad y revisado personalmente por él, tenía todos sus neumáticos en su lugar.

Demás está decir que nuestros pensamientos y por qué no decirlo, las oraciones de todos, fueron elevadas al Altísimo por los pilotos y pasajeros del Caravelle brasileño.

Desde ese instante, a todo el personal del aeropuerto que habíamos mantenido estricto silencio de lo sucedido, no volvió la tranquilidad hasta que desde Asunción llegó la noticia del aterrizaje sin novedad de aquel avión.

Lo más extraño; *“Lo había hecho con sus ocho neumáticos del tren principal correctamente colocados”*

Hasta el día de hoy, cuando han pasado más de cincuenta años del revuelo suscitado en aquella tarde otoñal, me asaltan las preguntas; *“¿A qué avión se le desprendió ese neumático?”*, *“¿Quién ocultó la verdad sobre lo realmente sucedido?”*, en caso contrario; *“¿Cómo pudo llegar un neumático reventado de Caravelle a la pista 17 del aeropuerto Los Cerrillos?”*

Sergio Barriga Kreft

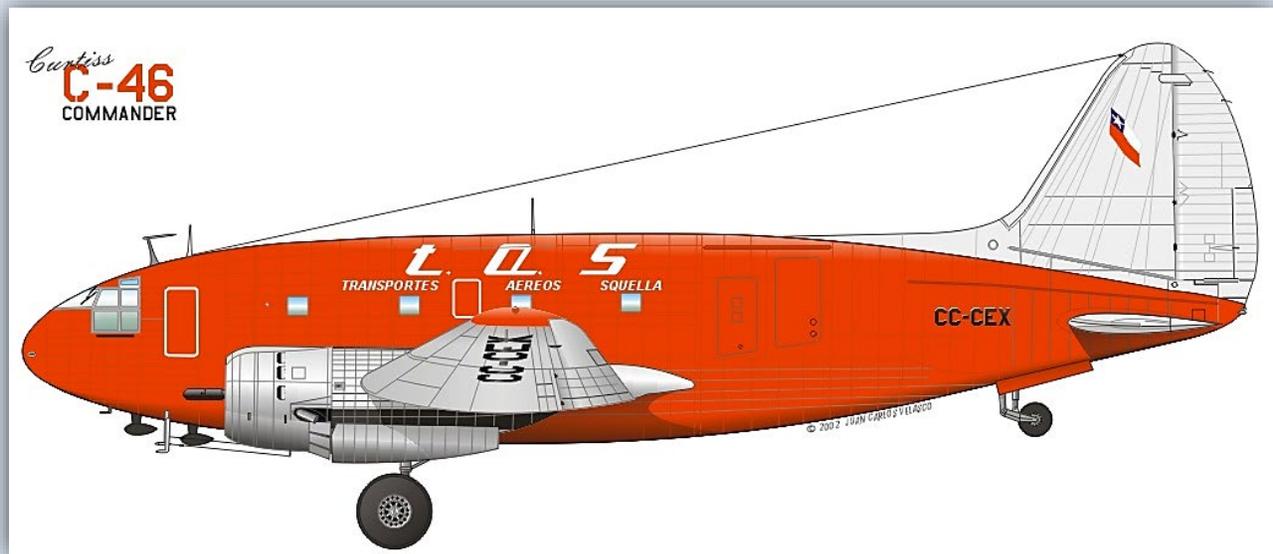
Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



VII. AVIONES CON HISTORIA

CURTISS C-46, CC-CEX T.A.S./SURAVIA/LATISA



Excelente dibujo de nuestro socio, Juan Carlos Velasco García, que nos muestra el perfil del C-46 CC-CEX con los colores de Transportes Aéreos Squella.

El diseño del Curtiss- Wright CW-20, conocido como Curtiss C-46, se inició en 1936, bajo la dirección del ingeniero jefe de la Curtiss, George A. Page.

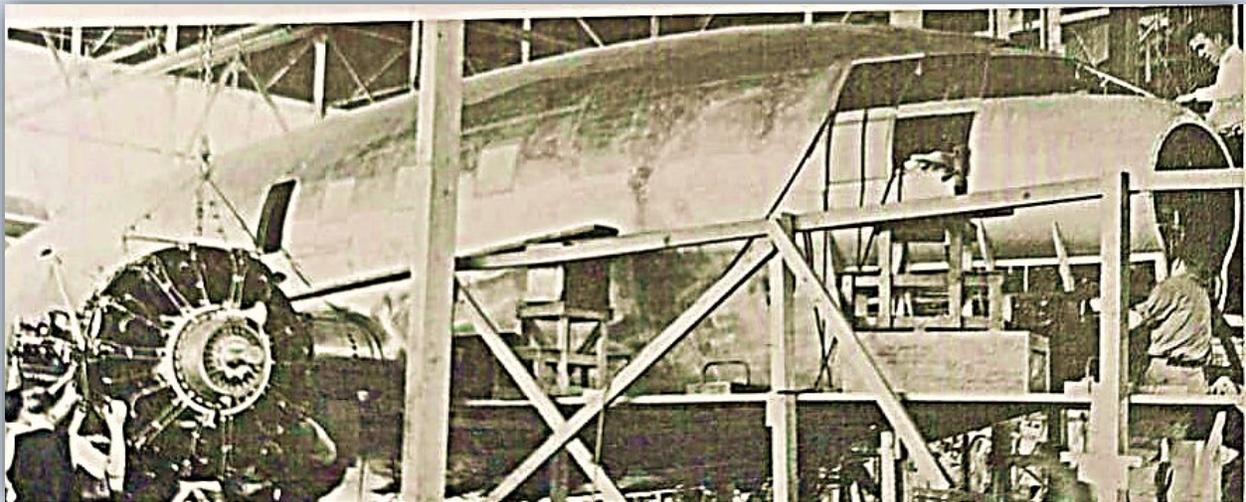
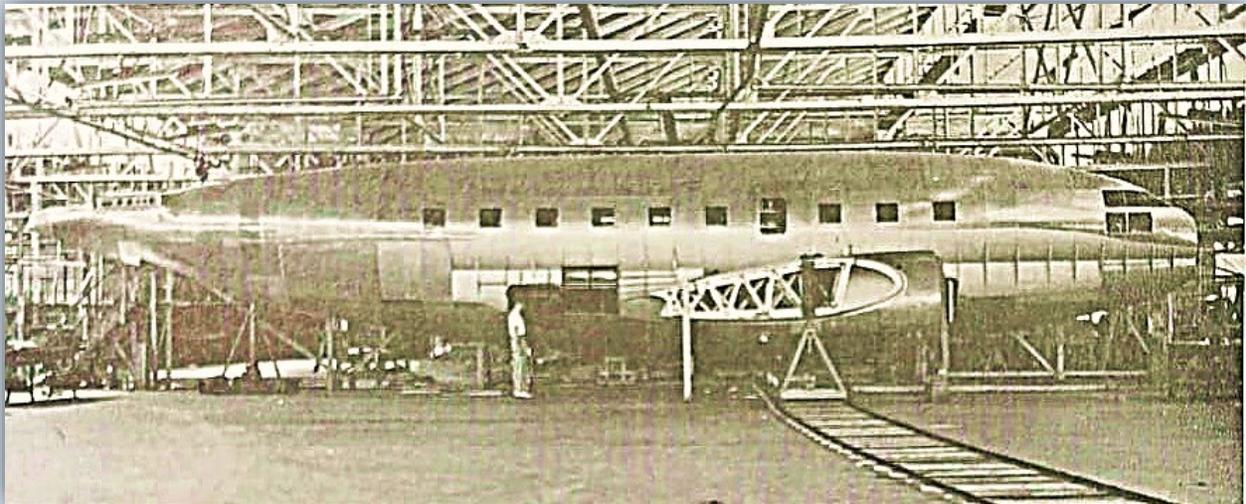
Promocionado como avión de transporte de pasajeros con capacidad entre 24 y 34 pasajeros y con posibilidad de ser adaptado para vuelos nocturnos llevando hasta 20 literas.

Su potencia sería proporcionada por dos motores Pratt & Whitney R-2800⁶⁴ Double Wasp de 1600 HP c/u, las que le permitirían elevar un peso total de 36.000 lbs.

El prototipo original, tenía un empenaje doble, el que sin embargo, antes de un año, tomó su diseño definitivo con empenaje simple

⁶⁴ El Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp es un motor de avión radial estadounidense de dos filas, 18 cilindros, refrigerado por aire con una cilindrada de 2800 pulgadas cúbicas (46 L) y forma parte de la longeva familia de motores Wasp.

El R-2800 vio un uso generalizado en muchos aviones estadounidenses importantes durante y después de la Segunda Guerra Mundial, entre ellos el Douglas A-26 Invader, Douglas DC-6, Grumman F6F Hellcat, Martin B-26 Marauder, Republic P-47 Thunderbolt, Vought F4U Corsair. Durante los años de la guerra, Pratt & Whitney siguió desarrollando nuevas ideas para mejorar el motor, incluida la inyección de agua para el despegue en aviones de carga y de pasajeros y para proporcionar energía de emergencia en combate.



*Imágenes de la línea de producción de la fábrica Curtiss en St. Louis, Missouri.
Fotografías: Curtiss-Wright.*

Comparado con su rival, el Douglas DC-3, ofrecía un 40% de incremento en la capacidad de pasajeros y un 45% en el peso total, siendo otra ventaja adicional, la disponibilidad de 455 pies cúbicos bajo el piso del fuselaje para el transporte de carga.

A los mandos del piloto de la Curtiss, Eddie Allen, el 26 de marzo de 1940, el prototipo NX-19436, potenciado por dos motores Wright Cyclones 586 – C14 – BA2 (R-2600-17) de 1600 HP c/u, se elevó desde la planta de la Curtiss en St. Louis, Missouri, Estados Unidos de Norteamérica.



El primer prototipo de CW-20 probando sus motores antes del primer vuelo.

Fotografía: Curtiss-Wright.

Curiosamente, la proximidad de la guerra mundial que se veía venir, fue la que hizo famoso a este avión. Ese mismo año 1940, la USAAC (United States Army Air Corps) puso una orden de compra inicial por doscientos aviones Curtiss C-46 "Commando", como fue designado en forma militar.

Al año siguiente, la United States Army Air Force (USAAF), denominación que a contar del 26 de junio de 1941 había pasado a tomar el United States Army Air Corps (USAAC), puso una orden adicional por 256 C-46 A, dotados de motores Pratt & Whitney R-2800 de 2000 HP cada uno.

Aviones que según las especificaciones militares tenían puertas dobles para facilitar la carga y descarga de material bélico, piso reforzado y 40 asientos abatibles.

La Armada y la Infantería de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica también recibieron importantes partidas del nuevo bimotor, el que recibió la denominación de "R5C".

Para dar cumplimiento a los sucesivos pedidos, el Curtiss C-46 fue fabricado también en plantas que se abrieron en Buffalo, Nueva York; Louisville; Kentucky y en New Orleans, Louisiana.

Cuando la segunda guerra mundial llegó a su fin y los grandes fabricantes de aeronaves comenzaron a buscar mercado en el ámbito civil, descubriendo un nicho que les permitiera emplear la gran capacidad de producción que habían alcanzado durante la contienda.

Curtiss propuso el desarrollo de una versión civil del C-46 y la aerolínea Eastern Air Lines ordenó varios ejemplares del modelo CW-20E.

Muchos de los aviones construidos durante la guerra y que prestaron servicios en ultramar, regresaron a los Estados Unidos y encontraron empleo en empresas de carga aérea que se crearon. Otros pasaron a fuerzas aéreas aliadas y otros, sin valor militar ni comercial, terminaron convertidos en chatarra.

De los que ubicaron su nicho en la aviación comercial de posguerra, algunos fueron modificados para mejorar sus performances, pero lentamente debieron ceder su puesto a los aviones más modernos, como lo eran el Douglas DC-6 y DC-7.

El Curtiss C-46 en Chile



*Hermosa imagen del Curtiss C-46 de Transportes Aéreos Squilla en Los Cerrillos, en marzo del año 1972.
Fotografía: Sr. Paul Hayes-Airliners.Net.*

En forma semejante a otros países de América, con posterioridad al término de la segunda guerra mundial, varias empresas aeronáuticas chilenas adquirieron aviones Curtiss C-46 excedentes de guerra.

Aunque obsoletos al llegar a Chile y con escaso instrumental, equipos de comunicaciones y de navegación, sus tripulantes sacaron el mejor rendimiento al antiguo material. Algunos de ellos, ofrendaron sus vidas para servir al desarrollo del transporte aéreo nacional.

Catorce aerolíneas operaron material Curtiss C-46 para traslado de pasajeros y de carga. Algunas de ellas prestando servicios internacionales a los Estados Unidos, Centro y Sud América.

Veinte y tres aviones Curtiss C-46 lucieron colores y emblemas de empresas nacionales. Arribando el primero de ellos, el 3 de febrero de 1950, a la Sociedad Lyon Air Ltda. que inscribió el Curtiss-Wright C-46-5-CU, matrícula CC-CYA, bautizado con el nombre de “Capricornio”.

Durante treinta y tres años, estas aeronaves volaron en los cielos de nuestro país, siendo el CC-CEX, de la Línea Aérea de Transporte Interior Sudamericano “LATISA” el último en desaparecer del Registro Nacional de Aeronaves, en agosto de 1983.

Historial del Curtiss C-46 CC-CEX



***Antes de ser transferido a Transportes Aéreos Suravia, en 1973.
Fotografía: Aviation Photo Company.***

La historia de este legendario avión, Curtiss C-46A-41-CU “Commando” comienza en mayo de 1944, cuando sale de la línea de producción de la Curtiss en Buffalo, NY con número CU 639, recibiendo el C/N° 26999 y el número USAAF (S/N): 42-107312.

El 18 de septiembre de 1947, será remitido a la Curtiss Wright a fin de ser modificado para la USAF. Asignado a la *2471st Air Force Reserve Training Center*, basada en Chicago O'Hare, en Illinois.

En dicha destinación mientras taxaba, se accidentó con daños menores el 20 de abril de 1950. El mismo año, fue destinado a la *2343rd Air Force Reserve Training Center*, con base en Portland, en Oregon.

El 3 de marzo de 1951, nuevamente tiene un incidente menor, mientras volaba con mal tiempo, en Guadalupe Pass, en Texas.

Su nueva destinación fue a la *2596th Air Force Reserve Training Center*, basada en Hensley Field, Texas. El 14 de marzo de 1958 fue enviado al *Arizona Aircraft Storage Squadron*, y almacenado en la Base (AFB) de Davis-Monthan, en Arizona.

El 23 de marzo de 1964 la aeronave es adquirida sin motores, por la empresa *C-46 Parts Inc.* de Miami, Florida, recibiendo la matrícula civil N91294.



***Instalaciones de la C-46 Parts Inc. en Miami, Florida.
Fotografía: Archivo Sr. Claudio Cáceres Godoy.***

El 24 de diciembre de 1968 es comprado por don Oscar Squella Avendaño, quien el 19 de febrero de 1969 lo inscribe a nombre de T.A.S. (Transportes Aéreos Squella), a fojas 103 del libro N° 5 del Registro Nacional de Aeronaves, recibiendo la matrícula nacional CC-CEX.

Su propietario, Oscar Squella, acostumbraba a colocar nombres a sus aeronaves, bautizando este Curtiss C-46 con el nombre de *“El burro contento”*.

El 20 de octubre de 1972 es transferido a la empresa Transportes Aéreos Suravia. Inscrito el 27 de noviembre de 1972, a fojas 456 del libro N° 5 del Registro Nacional de Aeronaves, con la matrícula CC-CEX.



*Estacionado el 4 de abril de 1976, sin motores y con títulos de Suravia en su fuselaje.
Fotografía: Sr. Tony Pearce-Air Britain.*

Propietario Sociedad de Transportes Aéreos Suravia, por aporte que a ella hizo la Sociedad de Transportes Aéreos Squella, según constitución de la misma realizada con fecha 20 de octubre de 1972 ante el notario de Santiago don Andrés Zaldívar Díaz.

Su matrícula fue cancelada el 7 de octubre de 1982, por haber vencido su certificación el 30 de julio de 1975.

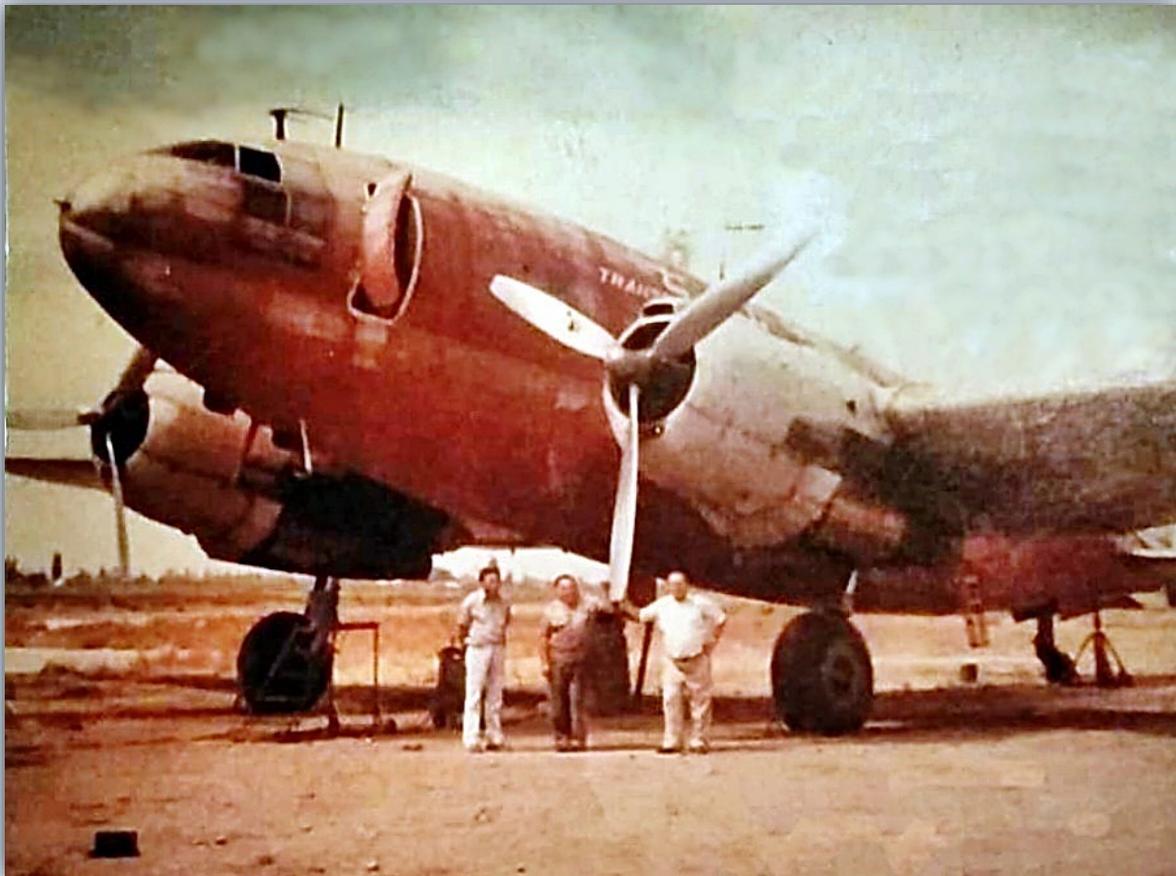


Noviembre de 1980 en Los Cerrillos, ya con sus motores instalados. Fotografía: Sr. Werner Fischdick-ASN

El 8 de septiembre de 1978 fue rematado por Línea Aérea de Transporte Interior Sudamericano "LATISA".

Inscrito el 30 de agosto de 1983, a fojas 334 del libro N° 8 del Registro Nacional de Aeronaves, manteniendo la matrícula CC-CEX.

Su matrícula fue cancelada con fecha 31 de agosto de 1983 tras haber sido vendido a la Línea Aérea Frigorífico Santa Rita Ltda. de Bolivia.



El avión, en Los Cerrillos, antes de ser exportado a Bolivia. Fotografía: Archivo Sr. Claudio Cáceres Godoy.

La empresa boliviana lo inscribe y recibe la matrícula CP-1848 dedicando sus vuelos al transporte de carne de vacuno entre los años 1983 y 1988, cuando es almacenada en el Aeropuerto de El Alto, La Paz, Bolivia.

Tres años después en el año 1991, es reconstruido y puesto en vuelo nuevamente, retornando a sus labores de transporte.

El 13 de septiembre del año 1993, durante el vuelo de carga desde San Borja en Bolivia a Josuiani, Perú, en maniobra de ascenso, el motor izquierdo del avión, explotó y se incendió. La hélice alcanzó a ser embanderada y se realizaron varios intentos de extinguir el fuego, sin éxito.

El avión aterrizó de emergencia en el aeropuerto de Angora, en el Departamento boliviano de El Beni, siendo destruido por el fuego. Felizmente, sus tres tripulantes salvaron ilesos.



*El Curtiss C-46 con los colores del Frigorífico Santa Rita en Bolivia, el 25 de febrero de 1986.
Fotografía: Archivo Sr. Erwin Cubillos Salazar.*

Así en forma dramática termina la historia del último Curtiss C-46 en Chile, lamentando que no haya quedado ningún ejemplar para recordar la espina dorsal del transporte de carga de los años sesenta y setenta para nuestro país.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Davis, John M., Martin, Harold G., Whittle, John A. *Curtiss C-46 Commando*. An Air Britain Publication. First edition 1978
Barriga Kreft, Sergio y Medina Álamos, Carlos. *Curtiss C-46 en los Cielos Chilenos*.
<http://curtisscommando.e-monsite.com/pages/aircraft/s-n/commando-42-107312.html>
<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19930913-1>

Colaboradores:

Sres. Juan Carlos Velasco García, Sergio Barriga Kreft, Carlos Medina Álamos (Q.E.P.D.), Erwin Cubillos Salazar y Alberto Fernández Donoso.



VIII. SABÍA UD.?

Sabía usted que hace 68 años atrás, con fecha 30 de abril de 1955, la Federación Aérea de Chile (FEDACH), inauguró en Tobalaba, la más moderna maestranza aérea para la atención de armaduría, reparación y revisión de todo tipo de aeronaves civiles?



Vista parcial de la nueva maestranza que la Federación Aérea de Chile inaugurara en el entonces aeródromo Tobalaba de Santiago. Un edificio enteramente metálico y con talleres completos para la armaduría, reparación y revisión de aeronaves civiles

Este proyecto, alguna vez considerado irrealizable, fue producto a la labor tesonera y desinteresada que le cupo al ex presidente de la FEDACH, don Eulogio Sánchez Errázuriz y a su equipo directivo, luego, al Ministro de Defensa Nacional, don Tobías Barros Ortiz; al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Armando Ortiz Ramírez; y especialmente, al Director de Aeronáutica, General de Brigada Aérea Alejandro Schwerter Gallardo, miembro por derecho del Directorio de la FEDACH.

Para su inauguración, estuvieron presente altas autoridades militares y civiles, quienes junto al Directorio y a 33 representantes de clubes aéreos de todo el país, dieron la bienvenida a este gran proyecto que iba en estrecho beneficio al progreso de las alas nacionales como de todo el país.

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

INFORMACIONES GENERALES LA NACIÓN — JUEVES 3 DE MARZO DE 1955

JOSE LUIS SANCHEZ BESA, PRECURSOR DE LA AVIACION CHILENA, MURIO AYER EN FRANCIA

FUE EL TERCER HOMBRE QUE SOBREVOLÓ EL CANAL DE LA MANCHA. TENIA 75 AÑOS

EL DECESO DE SANCHEZ BESA

PARIS, 2. — (UP). — El pionero de la Aviación Chilena, Sánchez Besa, falleció hoy, a los 75 años de edad, en el Hospital Beaujon a consecuencia de un mal del corazón.

Sánchez Besa, quien fue trasladado precipitadamente al Hospital el lunes pasado, había vivido casi desconocido durante muchos años en el distrito Passy de París.

Besa fue constructor de aviones en Francia durante el período experimental de la aviación, y fue el tercer hombre que voló sobre el Canal de la Mancha.

Nacido en Santiago, Sánchez Besa estuvo asociado con el brasileño Santos Dumont, otro pionero de la aviación. Ambos instruyeron a muchos pilotos durante los primeros años de la aviación.

Entre sus alumnos, figuraron varios jóvenes oficiales chilenos, como los tenientes Victor Contreras y Alejandro Bello, el sargento Juan Vescheure, Cabezon Solo y Pedro Donoso, quienes fueron los primeros mecánicos de nuestra aviación, y los que, posteriormente, fueron enviados a Francia cuando se inició la aeronáutica militar en Chile, en 1913.

Gracias al talento de Sánchez Besa, surgieron dos maravillas de la técnica aeronáutica: el biplano militar de estructura metálica y el monoplano para acrobacias.

El nuevo biplano fue demostrado a la comisión chilena destacada en Francia, presidida por el coronel Pedro P. Dartnell, e integrada por el capitán Manuel Aralos, quienes resolvieron la adquisición de cinco aparatos de este tipo para la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque.

Los nuevos liceos tienen un presupuesto total de \$ 17.500.000.



PRECURSOR DE LA AVIACION CHILENA.— José Luis Sánchez Besa, primer aviador nacional, quien falleció ayer en París, después de una corta enfermedad. Con él desaparece una de las figuras más brillantes de la aviación chilena.

NUEVOS LICEOS FUERON CREADOS EN SANTIAGO Y EN PROVINCIAS

LA CONQUISTA DEL AIRE.—

Diario La Nación, jueves 3 de marzo de 1955. Página 3

El 2 de marzo de 1955, falleció en París el ciudadano chileno José Luis Sánchez Besa, nombre que estuvo estrechamente relacionado con la era heroica de la aviación y con los padres de la aeronáutica de principios del siglo pasado. Con su muerte, desapareció uno de los últimos representantes de la primera generación de aviadores y de constructores de aeronaves, de esos que dieron los *primeros pasos en la ruta del cielo*.

Al respecto, el diario La Nación del jueves 3 de marzo de 1955, informaba lo siguiente: “PARIS, 2. — (UP) — El pionero de la Aviación Chilena, Sánchez Besa, falleció hoy, a los 75 años de edad, en el Hospital Beaujon a consecuencia de un mal del corazón. Sánchez Besa, quien fue trasladado precipitadamente al Hospital el lunes pasado, había vivido casi desconocido durante muchos años en el distrito Passy de París.

Besa fué constructor de aviones en Francia durante el periodo experimental de la aviación, y fué el tercer hombre que voló sobre el Canal de la Mancha.

Nacido en Santiago, Sánchez Besa estuvo asociado con el brasileño Santos Dumont, otro pionero de la aviación. Ambos instruyeron a muchos pilotos durante los primeros años de la aviación". (Sic)

Tras su historia pionera y de constructor de aeronaves de *la Belle Epoque*, al estallar la primera guerra mundial, Sánchez Besa montó tres fábricas de aviación militar para Francia, y que proporcionaron no menos de unos 3.500 aparatos para las fuerzas galas. Fue el único proveedor extranjero de Francia, pero, en 1921, el mercado lo obligó a liquidar sus fábricas, decidiendo entonces con su socio Léon Bathiat, formar la conocida *Sociedad Franco-Chilena de Aviación*.

A sus funerales, que tuvieron lugar en el cementerio de Neuilly-sur-Seine, en París, asistieron el Embajador de Chile, don Juan Bautista Rossetti Colombino; el presidente de la Comisión de Aeronáutica de Francia y redactor jefe de la revista "*La vie aérienne*", M. Raymond Saladin; el presidente del Círculo de Precursores de la aviación francesa (*Association des Vieilles Tiges*), M. Léon Bathiat, todos ellos quienes hicieron uso de la palabra durante las exequias.

Estuvieron presentes renombrados personajes de aquellos días, como fueran, el Inspector General de las Fuerzas Armadas Francesas, general Martial Henry Valin; el Infante don Juan de Borbón y Battenberg de España, Conde de Barcelona; el diseñador y constructor de aeronaves, M. Louis Charles Bréguet; los representantes diplomáticos en Francia de las naciones sudamericanas de Argentina, Colombia y México, y delegaciones de oficiales de la Reserva Aérea, de los aviadores de la Resistencia Francesa, de la Casa de América Latina y de los veteranos de la aviación mundial, amigos todos del extinto y apreciado precursor aeronáutico.

Durante el conflicto de la Segunda Guerra Mundial, se dice en los periódicos, que sirvió para la resistencia francesa, como *Agente Secreto de Enlace*.

Desde 1952, el Gobierno chileno le había concedido a don José Luis Sánchez Besa una pensión equivalente al sueldo de Comandante de Grupo de la Fuerza Aérea de Chile, suma que siguiera recibiendo su viuda en Francia, la actriz Madame Denise Legeay.



Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimados Sres.

Muchísimas gracias por hacerme llegar tan interesante y bien documentada Revista Aerohistoria

Exequiel Sanhueza

Profesor

Instituto de Capacitación Aeronáutica

Córdoba Argentina

Señor

Norberto Traub Gainsborg

Presidente y Miembros del Directorio

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Estimado Presidente.

Saludos afectuosos desde Concepción.

Gracias por el envío regular de la Revista AeroHistoria. Realmente, un agrado.

Atentamente,

Patricio Coloma

www.lahoraalemana.cl

NORBERTO:

Como siempre fenomenal la arquitectura de la Revista Aerohistoria, con la participación de eminentes colaboradores y de los Miembros de tu Junta Directiva, quienes hacen posible la transmisión de los recuerdos de nuestros antepasados en la creación y desarrollo de la Aviación Mundial junto con dignificar las lides aeronáuticas de América Latina y de los amigos de Naciones Hermanas.

Cordial saludo.

Dr. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D

Derecho Aeronáutico y Espacial

Facultad de Derecho Dpto. de Postgrados

Universidad de Málaga-Upe España.

Se acusa recibo y será enviado a todos los asociados de nuestra Institución. Muchas gracias.

Atentados saludos,

CN(R) Roberto Lettieri
Presidente
ACADEMIA URUGUAYA DE HISTORIA MARÍTIMA Y FLUVIAL

Gracias por enviar esta publicación, que tiene artículos muy interesantes.

Saluda atentamente,

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

Señor Director:

Acuso recibo conforme de la publicación de vuestro Instituto. Como siempre muy buen material, muy agradecido. Paz y Bien.

Lo saluda muy Atte.

Oscar Silva Abarca
"Veterano de Valdivia 1960"

Buenos días. Muy agradecido por su preocupación y gesto. Vaya un fraternal y sentido abrazo para Usted.

Me recuerdo que al ayudarlo a mi Papá Q.E.P.D., en su última época en calle Con-Cón, bastante deteriorado ya; a revisar sus correos, siempre se acordaba de lo interesante y novedosa de su Revista.

Más de alguna vez, yo le respondí en su nombre un simple, pero significativo saludo. Larga vida para Usted y sus seres queridos!!; larga vida a la Revista "Aerohistoria"!!;jjj.

Saludos cordiales,

José G. Araya Maggi

Estimado Norberto:

*Acuso recibo de la primera edición de la Revista, del año 2023.
Entretenida, ilustrativa y en especial tus oportunas palabras de la editorial.*

Un abrazo desde Florida

Luis Filippi de Solminihac

Solicitándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Raúl Romero Goenaga

Sandrino Vergara Paredes

Aníbal Jiménez Lazón

Mario Magliocchetti Oleaga

Erwin Cubillos Salazar

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Erwin Cubillos Salazar
Eloy Martín Rivelli
Rafael Shinya Olivares
Sergio Barriga Kreft
Teomar Benito Ceretta

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolia y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797

FEDERACIÓN INTERNACIONAL



19^{vo.} CONGRESO
INTERNACIONAL DE HISTORIA
AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO

FIDEHAE 2023



DE ESTUDIOS HISTÓRICO AERONÁUTICOS Y EL ESPACIO