



▶ REVISTA
AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- ▶ **Cinco Bombarderos B-26 a la República Dominicana**
- ▶ **Formación del Personal de Aviación en el Ejército Argentino hasta 1919**
- ▶ **El Primer cruce aéreo comercial en el Atlántico Sur. La gran epopeya de Jean Mermoz**
- ▶ **Escuadrón de Caza 201 – Participación de México en la Segunda Guerra Mundial**
- ▶ **Únicos Lockheed L-1011 TriStar operativos en Chile**

Luis Alberto Acevedo
primera mártir de
la aviación chilena



ARTURO MERINO BENÍTEZ
ARQUITECTO DE LA INSTITUCIONALIDAD AÉREA NACIONAL

17 DE MAYO DE 1888 - 2 DE MAYO DE 1970



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial



En este mes de abril que terminó tuvimos la ocasión de recordar hechos históricos, otros heroicos, y algunos especialmente exitosos, en los que estuvieron presentes el valor y sacrificio, ideal común que anima en nuestra América y en el mundo a cada hombre y mujer del aire, sean ellos precursores o testimonios vivos del aporte diario con que se teje esa malla invisible en el cielo, y que lleva los beneficios de la aviación a las generaciones futuras, hasta el último confín de la Tierra y del Espacio.

Imágenes, recuerdos y otros se mezclan con el pasado develando hechos e hitos de la aviación nacional, antes considerados igualmente relevantes como lo fueron el primer vuelo de ida y vuelta que realizara en abril de 1919, el teniente chileno don Armando Cortínez sobre las más altas cumbres de la cordillera, uniendo por el aire, a nuestro país con Argentina.

Luego, la fundación del Aero Club de Chile, entidad antecesora del Club Aéreo de Chile y también de la Federación Aérea de Chile; el lamentable accidente que le costó la vida al bravo aviador civil Luis Alberto Acevedo, primera víctima nacional para la aviación chilena; o hechos donde nuevamente la tecnología impacta, como lo fueron la incorporación del helicóptero o el primer vuelo del otrora famoso “Vampiro”, nuestro primer avión a reacción. Quizás para muchos, estas páginas de imágenes y valiosos contenidos serán un mudo testimonio de algo vivido, para otros, su importancia radicará en

conocer de ciertos hechos a modo de documento ejemplificador, que inmortaliza situaciones aeronáuticas que tuvieron repercusión nacional o internacional; como sea, el conocer, recordar y reconocer, serán siempre algo importante para la vida, tanto en nuestra formación académica como en el crecimiento ético y espiritual de todos.

El mérito de esta tarea y que trasciende al logro de la difusión histórico aeronáutica, es pues demostrar que con fuerza, cariño, entereza y perseverancia podemos enfrentar grandes retos, al igual que lo hicieron y siguen haciendo aquellos grandes aviadores que destinan sus logros al servicio de la Patria como también, al de sus semejantes.

Hoy ciertamente, además de abrumarnos con las noticias de la contingencia, se suman otros factores y desconcierto como son los ocasionados por el desorden político social, asaltos, fraudes, amenazas de vida, inoficiosas demandas por doquier, y finalmente como resumen argumental para todo, se presenta esa disimulada anarquía social y moral que permite relativizar la dura realidad de los amargos hechos.

Ciertamente que cada día es especial, la conciencia de que no somos infinitos se hace presente sin cuenta etaria, y por otra parte, la vida continúa mientras nos empeñamos en tratar de hacer más y mejores cosas. De esas que trasciendan a nuestros días y que empapen a otros con una disciplina de bien. Este quehacer ha sido y será sólo posible gracias al complemento de un corpus seleccionado que –brinde desde el honesto y oportuno homenaje– la estimulación a la reflexión que vaya en el camino de salvaguardar el mejor presente, futuro y destino de nuestras naciones.

Es menester reiterar nuestras responsabilidades públicas, sociales y morales, para con ello defender a viva voz y sin miedo, nuestra sociedad, familia y país. Recordar que en este homenaje que hacemos o que compartimos periódicamente, comprendemos, entendemos y difundimos nuestra naturaleza aeronáutica plena, esa que también implica el hacernos cómplices en toda tarea que transmita y enseñe a otros, no solo el valioso patrimonio de nuestra identidad, sino que también el amor por el respeto y la libertad.

Gracias a todos quienes nos hacen sentir que nuestra corporación y su aporte mensual y constante, tiene un espacio de importancia, en muchos de ustedes.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
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>Diversas organizaciones de san Pedro de la Paz y Concepción se unieron para recordar al primer mártir de la Aviación Civil, Luis Alberto Acevedo, entre ellas el IIHACH</i>	6
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile condecora el Estandarte de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile</i>	13
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en el Seminario "Aseguramiento de la calidad para la formación del PCP de la FACH</i>	15
OBITUARIO	
<i>CDA (R) Enrique Morchio Carvajal</i>	16
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	18
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	20
EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO	25
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Cinco Bombarderos B-26 a la República Dominicana</i>	44
<i>Formación del Personal de Aviación en el Ejército Argentino hasta 1919</i>	53
<i>El Primer cruce aéreo comercial en el Atlántico Sur. La gran epopeya de Jean Mermoz</i>	89
<i>Escuadrón de Caza 201 – Participación de México en la Segunda Guerra Mundial</i>	100
DE AÑORANZAS Y RECUERDOS	
<i>L'Équipage</i>	110
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Únicos Lockheed L-1011 TriStar operativos en Chile</i>	113
SABÍA USTED?	
<i>Bandada "Balmaceda" y su legado</i>	122
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Fallece el Comodoro Arturo Merino Benítez</i>	124
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	126

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Diversas organizaciones de San Pedro de la Paz y Concepción se unieron para recordar al primer mártir de la aviación civil Luis Alberto Acevedo, entre ellas el IAHACH*

Con diversas actividades coordinadas por el controlador de tránsito aéreo de Carriel Sur, George Poblete, se conmemoraron los 110 años de la muerte del primer mártir de la aviación de Chile, Luis Alberto Acevedo, quien falleció el 13 de abril de 1913, al intentar realizar el raid más largo anunciado para esa época, de Concepción a Santiago.

El sueño de unir fronteras por aire

A 110 AÑOS DE LA MUERTE DEL MÁRTIR DE LA AVIACIÓN CIVIL, LUIS ACEVEDO

SABADO, 15 DE ABRIL

09:00 - 18:00 h
Exposición del IPMS Concepción
Sala de embarques Aeropuerto Carriel Sur
Actividad abierta a la comunidad

DOMINGO, 16 DE ABRIL

09:00 - 18:00 h
Exposición del IPMS Concepción
Sala de embarques Aeropuerto Carriel Sur
Actividad abierta a la comunidad

10:00 - 16:00 h
Exhibición de Aeromodelismo
Club de Aeromodelos Fundo Hualpén
Actividad abierta a la comunidad

DEL 11 AL 16 DE ABRIL DE 2023

ORGANIZAN

El sueño de unir fronteras por aire

A 110 AÑOS DE LA MUERTE DEL MÁRTIR DE LA AVIACIÓN CIVIL, LUIS ACEVEDO

MARTES, 11 DE ABRIL

15:00 - 16:00 h
Inauguración de la muestra "Luis Acevedo, pionero de la aviación chilena"
Museo de Historia Natural de Concepción, Malpú #2359, Plaza Acevedo, Concepción
Actividad abierta a la comunidad

JUEVES, 13 DE ABRIL

11:45 - 12:30 h
Ceremonia de homenaje a Luis Acevedo
Frontis Monolito del Mártir Intersección Av. Pedro Aguirre Cerda con Luis Acevedo San Pedro de la Paz
Actividad cerrada

12:45 - 14:45 h
Acto conmemorativo de los 110 años de la muerte de Luis Acevedo
Colegio Luis Acevedo Colo Colo #249, San Pedro de la Paz
Actividad cerrada

VIERNES, 14 DE ABRIL

12:00 - 15:00 h
Seminario "Influencia y vida de Luis Acevedo en la aviación de hoy"
Auditorio Salvador Gálvez, Edificio Central Facultad de Ingeniería, Universidad de Concepción
Actividad cerrada

ORGANIZAN

En el ciclo de actividades participaron la Escuela Luis Alberto Acevedo; el Museo de Historia Natural de Concepción; el Club de Aeromodelos de Concepción, la Universidad de Concepción, la International Plastic Modellers Society sede Concepción; la Primera Compañía de Bomberos de Concepción; el Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de Chile y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, representado por el Director Alberto Fernández Donoso y el historiador aeronáutico socio don Héctor Alarcón Carrasco.

Las actividades se iniciaron el martes 11 de abril, a las 15.00 horas, con la inauguración de la interesante muestra "*Luis Acevedo, pionero de la aviación chilena*" en el Museo de Historia Natural de Concepción en la que destaca el cuerpo central de la hélice original que fuera rescatada de las aguas

del Bío Bío ese 13 de abril. La Directora del museo, Licenciada en Artes Plásticas Roxana Torres nos recibió, oportunidad en la que nuestro socio Héctor Alarcón le hizo entrega de un ejemplar de su libro “Luis Alberto Acevedo, Pionero de los cielos”.



Cuerpo central de la hélice del Blériot XI en el que Luis Alberto Acevedo cayera al río Bío Bío, reliquia que forma parte de la colección del Museo de Historia Natural de Concepción



De izquierda a derecha, Curadora de colecciones Ciencias Naturales, Paleobotánica Katherine Cisterna Concha, la Directora del Museo, Licenciada en Artes Plásticas, Roxana Torres recibiendo el libro “Luis Alberto Acevedo, Pionero de los cielos” de manos de su autor, Héctor Alarcón y el Director del IIACh, Alberto Fernández.

El jueves 13, a las 11.45 horas, se llevó a cabo la ceremonia homenaje al mártir en la que al toque de silencio, delegaciones de la 1ª Compañía de Bomberos de Concepción y del IIHACH, pusieron ofrendas florales a los pies del monolito del mártir, ubicado en la intersección de Av. Pedro Aguirre Cerda con Luis Acevedo, en San Pedro de la Paz.

Es del caso recordar que la 1ª Cía. De Bomberos de Concepción tuvo la triste misión de rescatar el cuerpo sin vida del aviador de las aguas del río Bío Bío, lo veló en su cuartel y acompañó al féretro en su viaje ferroviario a Santiago. Desde entonces cada año esta compañía conmemora el sacrificio de Acevedo.



Héctor Alarcón y Alberto Fernández pusieron la ofrenda floral del IIHACH en el monolito conmemorativo en San Pedro de la Paz.

A continuación, a las 12.45 hrs, en el Colegio Luis Acevedo de San Pedro de la Paz se celebró un acto académico durante el cual el historiador aeronáutico y miembro de nuestra corporación Héctor Alarcón dictó la conferencia orientada al alumnado presente “Luis Alberto Acevedo, Pioneros de los cielos” y le entregó un ejemplar de su libro de igual título a la directora, Marcela Pizarro.



La Directora del colegio Luis Alberto Acevedo, Marcela Pizarro, junto a Héctor Alarcón Carrasco

Luego se procedió a premiar a los alumnos del plantel ganadores del concurso literario y de pintura organizado por la dirección del Colegio Luis Acevedo de San Pedro de la Paz en conjunto con el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, resultando ganadores en Pintura 1er Ciclo; 1° Carmen Salazar, 2° Mateo Almonacid y 3° Matteo Arias Cisterna. 2° Ciclo; 1° Martin Araneda, 2° Valentina Duarte y 3° Ignacia Álvarez.

En el concurso literario mención Cuentos fueron premiadas las alumnas Constanza Caro en el primer lugar, 2° Karly Fernández Rojas y 3° Antonella Torres Oyarzo y en mención Poesía fueron premiadas las obras de Matías Joaquín Guerra Vega, seguido por Azeneth Samara Medina Gutiérrez y Thaira Nael Pastarana Velásquez.



Los alumnos premiados junto a las autoridades presentes en el acto académico

En la oportunidad el IAHCh resolvió instituir los premios especiales “General del Aire Diego Barros Ortiz” en homenaje a su vasta como destacada trayectoria literaria y poética, el que le fue otorgado a Constanza Henríquez Riquelme y “Coronel Enrique Flores Álvarez” en consideración a su dilatada obra histórica y pictórica, premio que le fue adjudicado a Joseph Bastián Oyarce.



Constanza Henríquez Riquelme ganadora del premio General del Aire Diego Barros Ortiz y Joseph Bastián Oyarce ganador de premio Coronel Enrique Flores Álvarez

Los ganadores fueron premiados con un diploma otorgado por el IIHACH, la próxima publicación de sus obras en *Aerohistoria* y un vuelo sobre Concepción aportados por los clubes aéreos de la Universidad de Concepción y de Isla Mocha¹.



El calendario de actividades no se detuvo allí. El viernes 14 de abril, en el auditorium de la Universidad de Concepción, organizado por el profesor José Abascal, se realizó el seminario *"Influencia y vida de Luis Acevedo en la aviación de hoy"*, que contó con la participación del director del IIHACH Alberto Fernández quien dictó la conferencia *"De la flecha al avión"* y nuevamente de Héctor Alarcón que repitió la suya *"Luis Alberto Acevedo, Pioneros de los cielos"*, esta vez destinada a alumnos universitarios y un público adulto.



Héctor Alarcón, George Poblete, Katherine Cisterna, José Abascal y Alberto Fernández en el auditorium de la Universidad de Concepción

¹ Club Aéreo Náutico Isla Mocha, fue fundado el 20 de junio del 2017.

Durante el sábado 15 y domingo 16, en el aeropuerto Carriel Sur, tuvo lugar la exposición montada por la International Plastic Modellers Society Concepción, cerrando el ciclo de actividades ese domingo con una exhibición de aeromodelismo a cargo del Club de Aeromodelos de Concepción, en su pista en el Fundo Hualpén.



Exposición montada por la International Plastic Modellers Society Concepción instalada en el terminal de pasajeros del aeródromo Carriel Sur



Exhibición de aeromodelismo del Club de Aeromodelos de Concepción, en su pista en el Fundo Hualpén



Los alumnos ganadores de un vuelo frente al hangar del Club Aéreo de la Universidad de Concepción

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile condecora el Estandarte de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile*

El día lunes 24 de abril del presente año, y con la asistencia del General Director de Carabineros don Ricardo Yáñez Reveco, Alto Mando Institucional, e invitados especiales, se conmemoró en sus instalaciones del Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (Tobalaba), un año más de vida de la Prefectura Aérea. La repartición en la actualidad está a cargo del Coronel don Marco Alvarado Díaz.

En lo que fue una actividad de un riguroso ambiente de marcialidad, ante una formación de Aspirantes a Oficiales, Pilotos, y Mecánicos de Aviación, precedidos por una banda del Orfeón de Carabineros, nuestro Presidente don Norberto Traub Gainsborg en compañía del Director don Aníbal Jiménez Lazón, cumpliendo una determinación del Directorio de esta corporación, impusieron al Estandarte de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile, la Condecoración Académica “Al Mérito Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile”, en el grado de Gran Cruz, situación meritoria que en recuerdo de la histórica y valiosa continuidad de servicio a la Patria, del resguardo de las fronteras nacionales, como también el trabajo que esta institución ha tenido en la protección y defensa de la vida humana a lo largo de su reconocida existencia, han ameritado esta particular distinción.



Tras la imposición de la distinción durante la ceremonia, el Instituto hizo entrega al General Director don Ricardo Yáñez y a los asistentes al acto, de un libro titulado “*Valor, Resguardo y Servicio en los Cielos Nacionales*”, de los autores Alejandro Acuña Almeida, Héctor Alarcón Carrasco, José Rodríguez Valencia y Norberto Traub Gainsborg, editado por esta corporación; el que en 87 páginas, consigna resumidamente algunos de los más trascendentales episodios de la vida de esta Repartición Aérea desde antes de sus inicios, la existencia del Club Aéreo, luego nos ilustra en la década de los 60s, al ser creada la Brigada Aeropolicial, cuya nominación derivó posteriormente a Prefectura Aeropolicial, legándonos en la actualidad, la ahora Prefectura Aérea de Carabineros de Chile.

Este trabajo se puede ubicar y descargar desde la página Web de nuestro Instituto (https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/fichasyespeciales/especial_aviacion_carabineros.pdf).



General Patricia Vásquez Muñoz; Norberto Traub Gainsborg; General (R) Alejandro Acuña Almeida; General Director Ricardo Yáñez Reveco y el Coronel de Carabineros Marco Alvarado Díaz



(De la Revista "Carabineros de Chile", abril 2023)

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en el Seminario “Aseguramiento de la calidad para la formación del PCP de la FACH”*

El pasado 15 de abril del presente año, la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales “Suboficial Mayor Oscar Ossa Galdames” (EPS), cumplió 30 años de su creación.

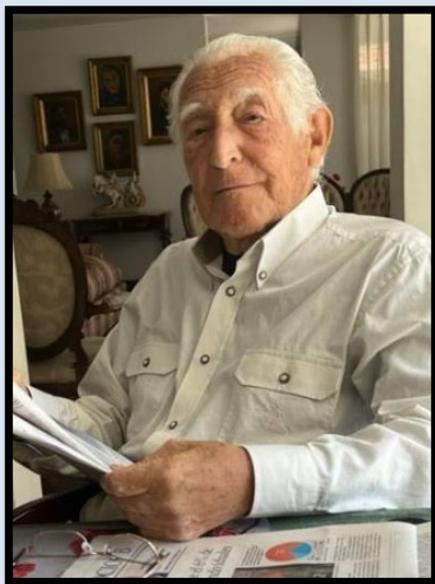
La entidad encargada de parte importante de la formación del Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea, está dirigida por el Coronel de Aviación (TI), Rodrigo Cancino Coronado; su subdirector, el Comandante de Grupo (DA) Cristián Arellano Troncoso que apoyados por un seleccionado grupo de Oficiales, Suboficiales Mayores, Suboficiales y Personal Civil, se encargan de realizar anualmente cursos regulares orientados a satisfacer las necesidades institucionales referidas al perfeccionamiento de su Personal a lo largo de toda su carrera profesional. La EPS, también dicta algunos cursos especiales dirigidos a satisfacer las necesidades institucionales en lo referido a la capacitación y perfeccionamiento del personal Institucional en su desempeño específico, entre los que se encuentran el de Supervisor Educacional, Inspector de Mantenimiento, Instructor Técnico, Seguridad Aeroespacial, y otros, según requerimiento. En materia de educación continua, la Escuela tiene la responsabilidad de orientar, supervisar, controlar y evaluar el logro de la instrucción desarrollada en las especialidades de las Áreas de Defensa Aérea, Armamento, Apoyo a las Operaciones Aéreas, Administrativa, Comunicaciones y Electrónica, Servicios Generales y Servicios Auxiliares.

Este año de aniversario, la entidad decidió agregar a las actividades de conmemoración, un seminario denominado “Aseguramiento de la calidad para la formación del PCP de la FACH”. Esta excelente y provechosa actividad, fue dictada el día 25 de abril en el auditorio del Comando de Personal, y fue dictado por las siguientes expositoras: Magister Isabel Mendoza, de la Escuela de Carabineros; la Doctora Isabel González Lagos, de la Universidad de Playa Ancha y la Magister Fabiola Salgado de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”.

A la interesante actividad, fue invitado nuestro presidente, don Norberto Traub, quien compartió algunas de las experiencias del IIHACH en el campo de la educación, tanto con asistentes de la EPS, del Círculo Unión y Amistad del EPS del cual forma parte del Directorio, como también en especial, con una de las expositoras invitadas, la Doctora Isabel González.



II. OBITUARIO



Enrique Morchio Carvajal (Q.E.P.D.)

CDA (R) ENRIQUE MORCHIO CARVAJAL

“Se incorporó a las legiones del ayer”

Graduado en 1956 en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", por sus méritos al año de egreso, como subteniente le valió ser destinado a la Escuela de Ingeniería Naval de Las Salinas, a especializarse en Comunicaciones Electrónicas.

Establecimiento del cual al término de sus estudios fue enviado al Centro de Formación Aeronáutica de la Civil Aeronautic Administration (CAA) en Will Rogers Field, Oklahoma, en los Estados Unidos. En el cual además de completar sus conocimientos de dicha especialidad, aprendió lo relacionado con radioayudas y ayudas terrestres visuales.

Elementos con los que de acuerdo a la planificación que para ellos tenía en proyecto la Corporación de Fomento, nuestro país comenzaría a dotar a los principales aeropuertos y aeródromos de la red aeroportuaria de la nación.

A su regreso al país lo hizo con la licencia de Inspector Aéreo de Radioayudas, siendo el primero en Chile en obtenerla. Más tarde, como tal le correspondería poner en servicio para la inspección aérea, el avión Beechcraft D-18S número FACH 496, donado a nuestro país por la Federal Aviation Administration (FAA) sucesora de la CAA.

Encontrándose destinado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, el país sufrió los devastadores efectos de los terremotos de mayo de 1960.

Experiencia que vivió en carne propia al ser comisionado a restaurar los servicios de comunicaciones aéreas de los aeródromos de Concepción y Victoria, e instalar el sistema de iluminación de pista y los equipos de comunicaciones del aeropuerto "El Tepual" de Puerto Montt, aún en construcción y posteriormente los de una radioestación de emergencia en Valdivia. Algo que permitió atender el enorme tráfico que se generó con el puente aéreo organizado para ir en ayuda de la zona siniestrada.

El más grande después del de Berlín, cuando los rusos trataron de doblegar mediante el hambre a los alemanes indefensos.

Fue en 1965, al recibir la DGAC un avión DC-3 más moderno que el D-18S, destinado también a la inspección de radioayudas, que le cupiera ir a Estados Unidos integrando la tripulación encargada de su recepción, ponerlo en servicio y formar nuevos especialistas en inspección en vuelo.

Pero no sería todo y siendo en aquellos años en nuestro país, muy difícil el acceso por vía terrestre a las regiones de Chiloé continental y Aysén, se dio inicio al denominado Plan de Pequeños

Aeródromos. Consistente en habilitar en algunos de aquellos aeródromos de reducidas dimensiones, servicios de comunicaciones que permitieran el enlace vía aérea con tan aisladas y apartadas localidades. Futaleufú, Alto Palena y Cochrane, entre otros conocieron de sus desvelos y sacrificios para cumplir la misión encomendada.

Ingratitud sería el no mencionar su participación a cargo del Proyecto Ballena, cuando en un plazo perentorio establecido por la Organización Meteorológica Mundial, hubo que cambiar en territorio antártico nacional los equipos de comunicaciones del Centro Meteorológico "Eduardo Frei Montalva". Tarea aquella en que además de desarrollar toda su capacidad profesional, dio muestras de dotes diplomáticas, al obtener en forma generosa la ayuda del jefe de una base de una importante nación extranjera, con la cual precisamente las relaciones con nuestra patria no eran de las mejores.

Trabajar junto a él era motivante, sin hacer distinciones de grados o cargos, donde siempre había algo más que aprender. Para él no existían los problemas, solo desafíos a los cuales encontrar soluciones.

Prosiguiendo con su carrera como oficial de la Fuerza Aérea, volvió a la institución, cumpliendo destinos como alumno de la Academia de Guerra Aérea y posteriormente como docente en la Academia Politécnica Aeronáutica y otros establecimientos de enseñanza aeronáutica, integrando además nuevas comisiones en el extranjero.

Considerando terminada su meritoria carrera en la Fuerza Aérea, en 1986 solicitó su retiro voluntario, estableciéndose en la vida civil como un exitoso empresario y pese que a la postre la salud no siempre lo acompañó, como se acostumbra decir; "nunca bajó la guardia" y era el mismo de siempre. Sonriente y afable.

Como Instituto en varias ocasiones recurrimos a sus consejos, en busca de antecedentes históricos, encontrando siempre en él, al viejo camarada de antaño. De sus manos recibimos valiosos escritos en los que, en forma sencilla y ajena a toda ostentación, detallaba como se había forjado algo que hoy nos merece profunda admiración.

Tampoco hemos de olvidar sus simpáticas crónicas estampadas en los tomos de la colección Horas de Losa, en que con prosa amena hacía mención a hechos del pasado. Cuanto deleite proporcionaba el leerlas.

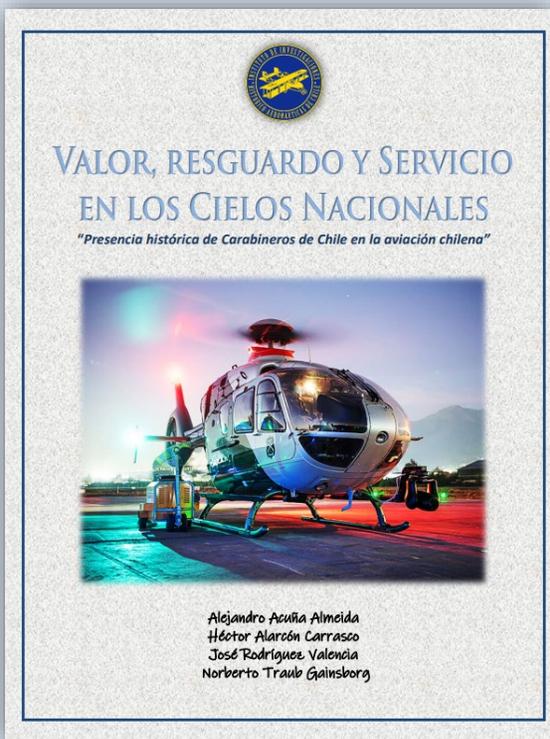
Lector asiduo de nuestra Revista Aerohistoria, disfrutaba recorriendo sus páginas, reviviendo muchas veces situaciones del ayer.

Toda una vida dedicada a la aviación merecía un reconocimiento destacado y con verdadera sencillez vio prenderse en su pecho la Condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico, otorgada por la Fuerza Aérea de Chile. Algo que recibió con la modestia que le era conocida.

Acostumbrados a recibir noticias inesperadas, la de su partida no dejó de sorprendernos y con sincero pesar hemos debido resignarnos a anotar su nombre en la ya larga lista de los caballeros del aire que nos han dejado para incorporarse a las legiones del ayer.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



❖ En abril, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual algunas interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga automática.

Muchas gracias a todos quienes han aportado con todo este muy útil, interesante y benéfico material.



IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

- Al recordar el pasado jueves 13 de abril, un nuevo aniversario del lamentable fallecimiento de Luis Alberto Acevedo, quien fuera el primer mártir de la aviación nacional, reproducimos con gusto esta interesante reseña histórica, enviada por uno de nuestros apreciados amigos “primerinos”, don Aristóteles Miranda Escobar, la que publicamos con enorme orgullo y emoción.

Luis Alberto Acevedo Acevedo

Connotado deportista perteneciente al club de ciclismo “Cóndor” y luego “Estrella de Chile”, quien entusiasmado por los vuelos que realizara César Copetta y más tarde el piloto Bartolomé Cattaneo, decidió ir a estudiar aviación a Francia en 1911, uniéndose a los cursos de vuelo impartidos en la Escuela Blériot, en París.



Acevedo en sus tiempos de ciclista. Segundo de izquierda a derecha

Aunque inicialmente recibió el apoyo económico de su madre, ello no le fue suficiente y fue apoyado por su amigo también ciclista y luego aviador Clodomiro Figueroa Ponce.

Acevedo regresó a Chile, el 7 de marzo de 1912, con un monoplano Blériot XI y el francés Pierre Coemme, un mecánico especialista en motores de aviación. En sus inicios tuvo algunos problemas con la altura de los árboles del parque, cayendo a tierra, sin mayores consecuencias para él, pero su avión sufrió cuantiosos destrozos los que debieron ser minuciosamente reparados.

“Posteriormente vuela en Batuco para los periodistas, que quedan asombrados por la pericia del aviador. El 11 de mayo Acevedo hace su primera presentación ante el público del Club Hípico con un vuelo que causó sensación, siendo llevado en andas por los asistentes al término de su aterrizaje.

Es el inicio de su carrera, con altos y bajos que le llevará a recorrer el norte y sur del país, donde tendrá problemas con sus socios y donde la falta de dinero será una constante en su corta vida de aviador.

Pero Acevedo es tenaz y como última instancia decide hacer el raid Concepción, Talca, Santiago, a pesar de que su avión no está respondiendo del todo bien.

El 13 de abril de 1913, a un año de haber armado su primer avión en el parque, sucede lo inevitable, el Bío Bío será su tumba, una falla de la hélice será la responsable de que no pueda iniciar su raid siquiera.²



La Historia Primerina se hace una, con la tragedia de Luis Acevedo

Corría el mes de abril de 1913, la Primera celebraba sus 30 años de fundación. El sábado 12 con un concierto y repartición de premios en el Teatro Concepción (extinto teatro en Barros Arana lado Mall del Centro).

El domingo 13, a los sonos de una banda de clarines, se acompañó a la Primera desde su Cuartel de Salas 347 hasta la Plaza Independencia, en donde se realizó un ejercicio general. Terminando este ejercicio con un desfile ante las demás compañías del Cuerpo de Bomberos de la ciudad (en ese entonces solo cuatro compañías).

² Alarcón Carrasco, Héctor. *Luis Alberto Acevedo: Primer Aviador Chileno*



***Ejercicio general del Cuerpo de Bomberos de Concepción. 13 de abril de 1913
Atrás se aprecian las torres características de la antigua catedral de la ciudad, destruida con
el terremoto de enero de 1939.***

Posteriormente, se dirigieron hasta el Club de Regatas Arturo Prat, ubicado en la laguna “Las 3 Pascualas”. En este ahora extinto hermoso sitio de la época, se desarrolló el “banquete” que el Directorio del Cuerpo de Bomberos ofreció a las compañías para celebrar los 30 años de la Primera Compañía.

Pasado el mediodía y cuando se iniciaba el almuerzo, se realizó el anuncio del accidente del aviador Luis Acevedo en riberas del Bio Bío en las cercanías de la localidad de San Pedro, frente a Concepción.

Haciendo gala de su nombre y noble estirpe de caballeros del fuego, los *primerinos* acudieron raudos al rescate del aviador, quien aparentemente había fallecido instantáneamente al caer al río.

Rápidamente recuperaron su cuerpo junto a la Policía, el que fue trasladado a la 1ra. Comisaría, lugar desde donde instantes después, los bomberos de la Primera Compañía llevaron su cuerpo para depositarlos en una improvisada capilla ardiente erigida en su cuartel.

El examen médico había revelado las siguientes observaciones: *el aviador sufrió la fractura de una pierna a la altura de la tibia, el desquiciamiento del hueso del talón de la misma y una grande, aunque*

superficial herida en uno de los muslos, producida por una astilla. Según opinión de los médicos, Acevedo habría sido víctima de un ataque cerebral y perecido por efecto de una explosión.³



*La capilla ardiente que se erigió en la 1ra. Compañía de Bomberos.
La corona que está sobre la urna fue pedida por el capitán Manuel Ávalos Prado. A la derecha, está la alcancía que se colocó para recibir las erogaciones a favor de la viuda de Acevedo.*



El tren que condujo los restos desde Concepción a Santiago, llegando a la Estación Central

³ Revista Sucesos, abril de 1913



Sociedades obreras y deportivas forman parte del cortejo que acompañó a los apoteósicos y masivos actos fúnebres rendidos ante los restos del aviador en Santiago. 1913



Una delegación de la Primera Compañía de Bomberos de Concepción, liderados por su Director Aristóteles Miranda E., quienes como hace 100 años atrás, estuvieron presentes ahora para la ceremonia aniversario del trágico fallecimiento del primer mártir de la aviación chilena, Luis Alberto Acevedo. Abril de 2013

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

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

01/05/1913: Decreto Supremo N°1.180, fija dotación de ganado para la Escuela de Aeronáutica Militar. 26 caballos y 06 bueyes.

01/05/1917: El joven Teniente 2º del Royal Flying Corps, señor Eyre Percival Morris Reynolds, ciudadano nacido en Valparaíso el 28 de octubre de 1893, hijo del matrimonio inglés de Carlos Morris y Elena Reynolds residentes en la porteña ciudad, fue derribado desde tierra, tras haber abatido anteriormente a *cinco aviones* enemigos, mientras volaba un avión BE2e en una patrulla de observación de artillería sobre Wancourt, en Francia.



Páj. 245

Registro de NACIMIENTOS en la Circunscripción de *El Puerto*, número del

FECHA DE LA INSCRIPCIÓN.	NOMBRE Y SEXO DEL NACIDO Y FECHA Y LUGAR DEL NACIMIENTO.	NOMBRE, NACIONALIDAD, PROFESIÓN Y DOMICILIO DE LOS PADRES, CUANDO PUDEREN DECLARARSE.	NOMBRE, EDAD, PROFESIÓN Y DOMICILIO DEL COMPARECIENTE, Y TESTIGOS DE SU IDENTIDAD.
3	<p>Nombre <i>Morris Reynolds</i></p> <p>Apellido <i>Eyre Percival</i></p> <p>sexo <i>masculino</i></p> <p>fecha <i>28 de octubre de mil ochocientos noventa i tres</i></p> <p>lugar <i>a las siete y media en la mañana Calle San Plácido de San Marcos ochenta y tres</i></p>	<p>Padre.</p> <p>nombre <i>Carlos Morris</i></p> <p>nacionalidad <i>Inglés</i></p> <p>profesión <i>Comerciante</i></p> <p>domicilio <i>indiani</i></p> <p>Madre.</p> <p>nombre <i>Elena Reynolds</i></p> <p>nacionalidad <i>Inglésa</i></p> <p>profesión <i>labradora</i></p>	<p>Compareciente.</p> <p>nombre <i>Carlos Morris</i></p> <p>edad <i>treinta años</i></p> <p>profesión <i>indiani</i></p> <p>domicilio <i>indiani</i></p> <p>Testigos de su identidad.</p>

El biplano que piloteaba Morris ese día por la tarde, recibió un impacto directo de un obús matándolo a él y a su Observador de origen canadiense, Teniente señor Valentine Ralph Pfrimmer, Artillero voluntario asignado al Royal Flying Corps. Ambos están enterrados en Francia, en el Warlincourt Halte British Cemetery.

01/05/1922: El Teniente 1° de la Armada de Chile, Adirio Orfelio Jessen Ahumada, es enviado a la Escuela de Aeronáutica Militar para efectuar un curso de vuelo. Años más tarde, una vez transferido en 1930 a la naciente Fuerza Aérea Nacional, haría una notable carrera, llegando a ser nombrado diez años más tarde, Comandante en Jefe de esa institución aérea.

01/05/1982: Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. A las 4.40 hrs., un bombardero Vulcan de la Real Fuerza Aérea inglesa ataca la entonces BAM Malvinas y comienza la primera batalla aeronaval del conflicto del Atlántico Sur. El aeródromo operado por hombres de la Fuerza Aérea Argentina no es neutralizado, pero sufre las primeras bajas luchando contra las fuerzas británicas.

02/05/1915: Rinden exámenes de admisión a la entonces Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, los candidatos al tercer curso de pilotos. Entre otros, el Teniente 2° de Infantería Armando Cortínez Mujica y el Teniente 2° de Ingenieros Dagoberto Godoy Fuentealba.

02/05/1930: La Fuerza Aérea Nacional compra el aeródromo de Colina a la entonces línea Aérea francesa "Aéropostale", en la suma de \$1.500.000 pesos nacionales.

02/05/1945: A las 6:00 horas de la madrugada, el clarín anunciaba el izaje de la bandera mexicana en el campamento Clark Field, en Porac, Filipinas. Era la primera y hasta ahora, única vez que esa bandera ondeaba en el extranjero por un hecho de guerra. Los casi 300 hombres que conformaban el Escuadrón de Caza 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, saludaban a la enseña patria mientras iniciaban sus acciones al lado de los aliados para liberar a las Islas Filipinas del Imperio Japonés. Hombres y máquinas vieron acción hasta finales de agosto de aquel 1945, donde cinco pilotos ofrendaron su vida a bordo de sus respectivos aviones *Republic P-47 "Thunderbolt"*, en distintas acciones.



Algunos de los aguerridos pilotos del Escuadrón de Caza 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana

02/05/1952: Perece el padre de la aviación panameña, Marcos A. Gelabert al mando del avión Cessna bimotor, matrícula RX-152 “El Paco”, propiedad del coronel José A. Remón C. al estrellarse cerca de Calobre, Provincia de Veraguas.

02/05/1970: Fallece en el Hospital Militar de Santiago, el Comodoro del Aire, señor Arturo Merino Benítez, indiscutible arquitecto de la institucionalidad aérea de Chile.



Diego Aracena y Arthur Seabrook en su histórico viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil

02/05/1972: Fallece el General del Aire, señor Diego Aracena Aguilar. Nacido el 12 de noviembre de 1891, en su carrera aeronáutica le correspondió ocupar altos cargos, así como también el efectuar un raid aéreo desde Santiago a Río de Janeiro (1922) llevando el saludo del Presidente de Chile al Brasil en el Centenario de la Independencia brasileña. Esta hazaña aérea se constituyó para esos años en uno de los más extensos recorridos realizados en América.

Diego Aracena fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional desde diciembre de 1932 a diciembre de 1938.

03/05/1925: Se efectúa el primer correo aéreo a Puerto Rico. A bordo del dirigible “USS Los Angeles” procedente desde Lakehurst, New Jersey U.S.A. hasta Mayagüez, Puerto Rico, en donde se encontraba el buque nodriza USS Pakota.



Dirigible U.S.S. “Los Angeles” fotografiado en Panamá (1929)

03/05/1927: Se da inicio a los servicios correo aéreo de la Compañía de Aeronavegación de propiedad del ciudadano francés residente en Valparaíso, Louis Testart Basse. En un acto revestido de gran solemnidad y con numerosos invitados fue bautizado su primer avión, un monoplano Morane Saulnier

con el nombre de “Cóndor”. La ceremonia se llevó a cabo en el improvisado aeródromo de Santa Julia, ubicado en la Avenida José Pedro Alessandri esquina callejón de los Plátanos. La histórica cita contó con la presencia del entonces primer Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas y su ayudante el presbítero Bernardino Abarzua Troncoso.

03/05/1962: Con esta fecha es otorgada la personalidad jurídica del Círculo de Pilotos de Chile, la que con posterioridad en el mes de marzo de 2013, cambia su denominación a Asociación de Pilotos de Chile.

03/05/1975: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°24. Con asiento en la Base Aérea de “Chucumata”, de Iquique. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Juan Becerra González.

04/05/1927: Se crea la Dirección General de Aeronáutica Argentina, sobre la base del personal y elementos de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército. Ésta será el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo relativo a la aeronáutica, a partir de esta fecha y hasta el 14 de julio de 1937.

04/05/1951: Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP N° 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la trágica muerte del gran Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

04/05/1955: Aerovías Panamá Airways (APA) inicia sus vuelos vuelo hacia Miami, EE.UU., en DC-6.



04/05/1995: Aterrizó en Chile, la aeronave Boeing EB-707 “Cóndor”, matrícula militar 904 de la Fuerza Aérea de Chile. Su recepción oficial fue al día siguiente, en una ceremonia en dependencias del Grupo 10 de la Fuerza Aérea de Chile en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.



El otrora emblemático EB-707 "Cóndor" de la Fuerza Aérea de Chile en la losa del Grupo N°10 (Fotografía C. Cáceres G.)

Su interesante historial data del 20 de diciembre del año 1969, cuando el entonces Boeing 707-385C fue adquirido por Lan Chile a la Boeing Aircraft Co., recibiendo la matrícula CC-CEB msn 19000 y número de flota 702. El 16 de noviembre de 1990 fue vendido por Lan Chile S.A. a la Fuerza Aérea de Chile, destinado al Grupo de Aviación N° 10 y portando matrícula 905.

Tras concretarse un contrato para ser modificado por la Israel Aerospace Industries en 1989, el avión partió a Israel el 24 de mayo del año 1991, donde la IAI Industries procedió a realizar los trabajos que le incorporaban equipos de Sistema de Alerta Temprana Aerotransportada. En Israel, recibió la matrícula transitoria 4X-JYI. Luego de un largo tiempo de conversión, su primera aparición pública fue para 1993 en el Salón Aeronáutico de Le Bourget en Francia.

05/05/1793: El inventor español, don Diego Marín Aguilera, nacido hacia 1758 en la localidad de Coruña del Conde ubicada a unos 26 km al nordeste de Aranda de Duero (Burgos, España), realiza un vuelo nocturno de "431 varas castellanas" (unos 360 metros) con un artefacto de armazón metálico y recubierto de plumas (un ornitóptero). Se cuenta que el motivo de la caída fue la rotura de un perno que movía las alas.

05/05/1928: Nace en Santiago, el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aero Club de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus activas funciones a mediados de los años 20. El fundador y primer presidente de la nueva entidad, fue el entonces Teniente Coronel don Arturo Merino Benítez.

Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929. Su actual sucesor es el **Club Aéreo de Santiago**, entidad que cumple ya 95 años de vida. ¡¡MUCHAS FELICIDADES!!

DIRECTORIO	
1928-1930	
Presidente Honorario:	S. E. DON CARLOS IBAÑEZ DEL C.
Presidente:	Cdmt. D. ARTURO MERINO BENÍTEZ
Vice-presidente:	" SALVADOR SANFUENTES
Secretario:	Cap. " RAFAEL SÁENZ
Pro-secretario	" JORGE LATHROP Z.
Tesorero:	Cdmt. " RAMÓN VERGARA
Pro-tesorero:	" ALADINO AZZARI
Directores Consejeros:	Cdmt. " DIEGO ARACENA
	" FEDERICO HELEMANN
	" EMILIO ETCHEGARAY

06/05/1914: Ángel Salvador Adami, fue un periodista, fotógrafo y piloto pionero en la aeronáutica uruguaya. Realiza su primer vuelo en un biplano Farman en la escuela de San Fernando.

Realizó los estudios de aviación en Buenos Aires graduándose el 21 de junio de 1914 con el brevet de piloto aviador N°51, siendo el primer piloto civil graduado en el aquellos años. Fue director de la Escuela Civil de Aviación que tuvo su sede en el barrio Melilla de Montevideo, donde actualmente se ubica el Aeropuerto que lleva su nombre.



*Ángel Adami junto a su joven instructor
Ricardo Detomasi*

06/05/1925: El diario El Mercurio de Santiago de Chile, anuncia la que sería la primera exhibición aérea en Managua, Nicaragua. Al igual informa sobre el establecimiento de un Servicio de Correo Aéreo a la costa atlántica.

06/05/1930: Pan American inicia sus vuelos desde Maiquetía, en donde arrendaron a la Familia Luy una franja de terreno para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina para atender a los arriesgados pasajeros, hoy Aeropuerto Internacional de Maiquetía en Venezuela.

07/05/1910: Primer vuelo de un aeroplano en Cuba. Por breves minutos se elevó en el espacio, el francés André Bellot, en un biplano Voisin de 60 Hp. El aparato salió del Hipódromo de Almendares (actual Municipio Playa) y cayó estrepitosamente, pero sin graves consecuencias.

07/05/1947: Creación Club Aéreo de Illapel. Ubicado en la Región de Coquimbo, se encuentra al nor este de la ciudad de Los Vilos.

07/05/1952: Creación del Club de Planeadores de Valparaíso, ubicado en el hermoso aeródromo de Olmué, Chile. Su primer presidente fue don Heriberto Schmutzer Schneider.

07/05/1927: En la capital del Estado brasilero de Río Grande do Sul, se realiza la asamblea general de la fundación de la sociedad anónima, "*Viação Aérea Río Grandense – VARIG*".

07/05/1925: Durante un vuelo efectuado en el aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, el capitán Oscar Herreros piloteando un Vickers de 200 HP, bate el récord sudamericano de altura con pasajero, alcanzando los 8.100 metros.

08/05/1928: El que fuera luego, uno de los aviadores norteamericanos más conocidos de la Segunda Guerra Mundial, James Harold "Jimmy" Doolittle, efectúa un raid Santiago de Chile – Mackenna - Palomar en Buenos Aires, a bordo de un biplano Curtiss Hawk. En este circuito, Doolittle transportó además correo Aéreo.

09/05/2006: Por sanción presidencial, el nombre del **Mariscal del Aire del Brasil, Alberto Santos Dumont**, fue inscrito en el Libro de los Héroes de la Patria, trabajo mantenido en el Panteón de la Patria en Brasilia.

10/05/1929: La Asamblea Nacional Ecuatoriana autoriza al Poder ejecutivo la construcción de un aeródromo para la ciudad de Guayaquil.

10/05/1929: A bordo de un avión Curtiss Falcon, el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, realiza el primer vuelo directo entre Arica y Santiago, batiendo además un récord de velocidad para esa aeronave.

10/05/1950: Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de Chile, SAR. Entidad coordinadora de las acciones de búsqueda y rescate ante una situación de emergencia aeronáutica o de otro tipo. Dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, actúa como enlace y planificador de misiones, asignando los medios materiales y humanos según las prioridades del momento. En su origen era parte del antiguo "Comando de Unidades Aéreas", bajo el mando del General de Brigada Aérea (A), señor Gregorio Bisquertt Rubio.

11/05/1929: Se inicia en la Escuela de Aviación de El Bosque, el primer curso regular de vuelo del Club Aéreo de Chile con nueve alumnos, de los cuales Raúl Besa, Jorge Fernández, Oscar Palacios, Oscar Rivas y Jorge Rodríguez recibieron el título de piloto de Turismo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.). Sus instructores fueron el Capitán Rafael Sáenz y los tenientes Gregorio Bisquertt y Humberto Díaz, agregándose luego el Capitán Carlos Montecinos.

11/05/1942: Ingreso del Primer curso de Cadetes de la Escuela de Aviación Capitán Avalos. El 17 de abril de 1942, la Escuela llama a postular a jóvenes Universitarios y de Humanidades para ingresar directamente al Plantel. Los alumnos anteriores eran egresados de la Escuela Militar o Naval que recibían en la Fuerza Aérea de Chile solo sus cursos de vuelo. Dentro de los 77 primeros cadetes, de entre los cuales estuvo nuestro distinguido socio señor, Jorge Pérez Sazié.

11/05/1963: Se efectúa la ceremonia oficial de inauguración del Aeropuerto de “El Tepual” en la sureña y bella ciudad de Puerto Montt.

En aquella memorable ocasión, el Director General de Aeronáutica Civil de la época, General de Brigada Aérea (A) don Osvaldo Croquevielle Cardemil, expresó: *“el aeropuerto El Tepual es un punto neurálgico del territorio chileno, con relación al dispositivo aéreo. En efecto, por su ubicación, es la base fundamental desde donde se irradian las rutas destinadas a servir tan ricas y de tan vastas posibilidades para la economía chilena, como son las provincias de Aysén y Chiloé, para los cuales el transporte aéreo es esencial. Además, es el lugar apropiado para proporcionar la seguridad conveniente en la ruta Punta Arenas-Santiago”*.

12/05/1919: Se bautiza el primer avión de propiedad del gobierno cubano, con el nombre de “Sunshine”.

12/05/1952: Fallece en la ciudad de Quito, el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Elia Antonio Liut Giust. Este piloto de origen italiano, fue quien llevó a cabo el primer vuelo postal sobrevolando los Andes ecuatorianos desde Guayaquil a Cuenca, hazaña que realizó el 4 de noviembre de 1920.

12/05/1957: Creación Club Aéreo de Salamanca. Ubicado dentro de la Provincia del Choapa, en la Región de Coquimbo, Chile.

13/05/1930: Arriba a la ciudad brasilera de Natal, desde de San Luis en Senegal, el aviador francés señor Jean Mermoz, pilotando un avión monomotor Latécoère 28. El viaje significó el primer vuelo comercial transportando correo que atravesaba el Atlántico Sur sin escalas y tuvo una duración de 21 horas.

13/05/1991: Creación del Centro de Estudios Aeronáuticos y del Espacio, CEADE. Entidad encargada de estimular el interés nacional por los temas relativos al Aire y el Espacio, mediante la investigación, publicación y realización de encuentros académicos relativos a temas relacionados, en lo tecnológico y científico, como en lo estratégico y en lo económico. Su primer director fue el General de Brigada Aérea (A), señor Leopoldo Porras Zúñiga.

Este organismo, que realizara fructíferas labores hasta el año 2000, ha sido reemplazado en sus funciones por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales (CEEA), cuyas tareas y objetivos han sido ampliadas de manera de crear un instrumento especial para aportar, participar y proyectar la visión de la Fuerza Aérea y el conocimiento inherente a su quehacer para contribuir a la seguridad, al desarrollo nacional y a la proyección internacional del Estado de Chile.

14/05/1914: Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace 109 años atrás mediante la ley Nº 162 del Gobierno Portugués.

14/05/1929: Con la partida de un avión de la entonces Pan American Grace Airways Corporation desde Miami, U.S.A. hasta Mollendo en el Perú, se da inicio al llamado “Primer vuelo aerpostal” que uniría ambas Américas. Las escalas previstas fueron en Buenaventura, Colombia; Esmeralda y Guayaquil en Ecuador y Talara, Trujillo, Lima y Mollendo en el Perú.



14/05/1930: Se autoriza la confección de las primeras estampillas aéreas oficiales destinado al franqueo de las encomiendas que transportaran los aviones de la Línea Aérea Nacional. Estas serían de los tipos de \$ 0.50 y de \$ 5.00 en los colores fijados en la Convención Postal respectiva y en la cantidad de 300.000 para la primera y de 500.000 para el segundo tipo.

14/05/1947: Peruvian International Airways (PIA), se convierte en la primera línea aérea latinoamericana que brindó servicios aéreos internacionales de itinerario uniendo América del Sur, América Central y América del Norte. Esta empresa aérea operó vuelos de itinerario cubriendo las rutas Lima-Panamá-La Habana-Washington-Nueva York y Lima-Antofagasta-Santiago de Chile. Su lema publicitario de la época fue “La avenida aérea de las Américas”.



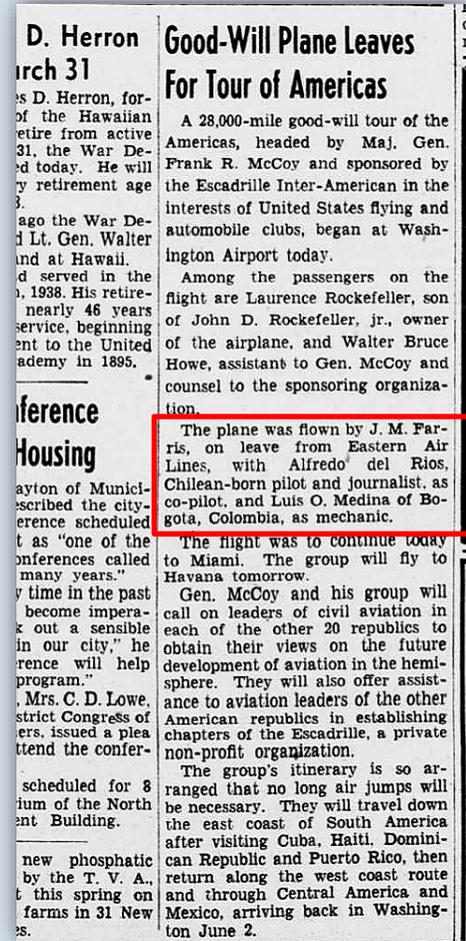
14/05/1973: Se promulga la actual Ley General de Aviación Civil Nº 5150, en Costa Rica.

15/05/1931: El Teniente aviador argentino, señor Claudio Armando Mejía, completó 203 loopings en 1 hora 20 minutos estableciendo, con esta marca, el récord de loopings consecutivos a esta fecha.

15/05/1941: Se crea el “*Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana*”, cuyo objetivo es promover la unificación de la aviación civil entre las Américas afiliada a la Escuadrilla Interamericana. La Asamblea magna de constitución de esta nueva “Ala Chilena”, se realizó en los salones de la Dirección de Aeronáutica, entonces ubicada en el Ministerio de Defensa Nacional.

ACTA DE CONSTITUCION

En Santiago de Chile, a quince días del mes de mayo de 1941, en la Oficina de la Dirección de Aeronáutica, y con el propósito de crear el "Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana", se constituyen en asamblea magna las siguientes personas; Mayor General Frank Ross McCoy, Mr. Walter Bruce Howe y Alfredo de los Ríos, miembros del "Ala Estadounidense de la Escuadrilla Interamericana". General Armando Castro López, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Comandante de Grupo, Oscar Herreros Walker, Jefe de la Primera Brigada Aérea y Presidente del Club Aéreo de Chile; Comandante de Grupo, Carlos Montecino Asenjo, Director de Aeronáutica; don, Ramón Vergara Montero, Intendente de la Provincia de Santiago y Ex-Comandante de la Fuerza Aérea; don Juan del Villar, Director de la Línea Aérea Nacional; Teniente Coronel H. R. McLaren Reed, Agregado Aéreo de la Embajada Británica; Teniente Coronel Ralph Wooten, Agregado Aéreo de EE.UU.; Teniente Coronel Emilio T. Olsen, Agregado Militar y Aeronáutico de la Embajada Argentina; y los señores, Javier Díaz Lira, Gustavo Alessandri, Aladino Azzari, Francisco Manríquez, Rolando Cousiño, Enrique Flores, Ernesto Romero, Francisco Bermúdez, Raúl Besa, Emilio Etchegaray, Arturo Prado, Stanley Wormull, Alberto Morera, David Vivero, Eduardo Vivero, Jorge Verdugo, Clodomiro Figueroa, Carlos Tapia, Osvaldo Fuentes, Antonio Marín, Armando Venegas, Octavio Larraín, Claudio Garretón, Eduardo Kapstein y Luis Pacull.



The Evening Star, Washington D.C. 05.mar.1941

Oída la exposición hecha por el señor Alfredo de los Ríos, fundador de la Escuadrilla Interamericana. y considerando:

- 1°. Que las finalidades de la Escuadrilla Interamericana cristalizan un anhelo de todos los aviadores del hemisferio occidental;
- 2°. Que el programa de acción de la Escuadrilla Interamericana es práctico y de fácil realización, y
- 3°. Que la Aviación Chilena no puede dejar pasar esta oportunidad sin adherirse entusiastamente y con el más grande propósito de colaboración; resuelve declarar constituida el "Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana" y, para el objeto, se nombra la siguiente mesa directiva; Presidente Honorario, don Jorge Matte Gormaz; Presidente Efectivo, Javier Díaz Lira; Vice-Presidente, Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo, Carlos Montecino A. y Presidente del Club Aéreo de Chile, Oscar Herreros W.; Secretario General, Aladino Azzari. Directores Consejeros, Pedro Opitz, Presidente del Consejo de Administración de la Línea Aérea Nacional; Humberto Aguirre Doolan y Armando Venegas de la Guarda.

15/05/1944: Por Decreto Supremo N°334 se eleva a la categoría de regimiento a la hasta entonces Compañía de Ametralladoras, creándose con ello el *Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea*. Actualmente ubicado en la Base Aérea de Quintero, ha recibido distintas denominaciones desde su creación. Forma a los cuadros especializados en Defensa Antiaérea, así como el personal de Paracaidistas, Fuerzas Especiales y Defensa de Base.

Las raíces reales datan del mes de mayo de 1930, cuando se produce la separación entre la Maestranza y el Parque Central de Aviación. Será más tarde, la Orden Ministerial de fecha 16 de enero de 1931, cuando el entonces Grupo de Defensa Antiaérea pasa a ser una Unidad independiente del Parque Central de Aviación, formando el 12 de mayo de 1932 una Compañía de Ametralladoras cuyo primer Comandante fue el Teniente 1º (A), señor Gustavo Bonilla Rojas, quien junto a los siguientes Oficiales: Teniente 2º Ayudante señor Alfredo Fernández R., Teniente 2º don Julio Valencia, Comandante de la Compañía de Ametralladoras, Teniente 2º Instructor don Víctor Nayarreta A., y los alféreces Instructores señores Enrique Vera O. y Arturo Gómez L. le dieran su primera denominación.

Junto con este cambio de nombre, designándosele asimismo como “Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea”, se le otorgará en esta ceremonia el nuevo estandarte de la Unidad, sirviendo de madrinas las señoras de algunos de los señores generales, oficiales y suboficiales presentes. Como nuevo comandante fue designado el entonces Comandante de Escuadrilla (R.T.) Sr. Erick Riesle Barrón.

15/05/1953: Primer vuelo público de uno de los tres helicópteros que la Fuerza Aérea en Chile había recientemente adquirido en los EE.UU. Se trataba de un aparato Bell 47-D, el que al mando del Teniente 1º (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportaran al señor Ministro de Defensa, General de Brigada don Abdón Parra Urzua a la Moneda.

Aproximadamente a las 15 horas, apareció a la distancia el helicóptero, el cual luego de realizar evoluciones por el sector céntrico, descendió en la citada plaza. Causó sorpresa entre los concurrentes ver que de la máquina descendían el Ministro de Defensa, general don Abdón Parra, y el Comandante en Jefe de la Fach, quienes se dirigieron hasta donde estaba S.E. en La Moneda, y le presentaron sus respetos. El vuelo del ministro, no había sido decidido esa tarde en El Bosque, donde había concurrido a la celebración del aniversario del Regimiento de Artillería Antiaérea.

La prensa de aquellos días, informaba que la adquisición de estos tres helicópteros, la Fuerza Aérea de Chile, se colocaba nuevamente a tono con la aviación de otros países más adelantados en esta materia, en relación con el material de vuelo con que cuentan. Estos helicópteros estaban especialmente acondicionados para realizar servicios de rescate aéreo. Para este efecto contaban con una litera portátil que podía ir colocada a cada costado, y así, transportar heridos. La cabina que era de una sola pieza, era de “plexiglass”, lo cual permitía una visibilidad total en tres sentidos. Adicionalmente, se agregaba que helicópteros similares, se usaban por aquellos días, en la guerra de Corea donde su acción permitió que la mortalidad de los heridos haya sido reducida a un dos por ciento. Con motivo de la adquisición de estos tres helicópteros la Fuerza Aérea de Chile, había designó en enero de ese año, el personal que debía efectuar en Estados Unidos los cursos de pilotaje y de mecánica correspondientes. Ellos fueron, el Capitán de Bandada Aérea Gustavo Leigh, el Teniente 1º José Berdichewsky, el suboficial Rodolfo Le Cierq y el Sargento 2º Jorge Briones.



Helicóptero Bell 47 D de la Fuerza Aérea de Chile, arribando a La Moneda.



Sello postal de Correos de República Dominicana emitido en el año 2018, en reconocimiento y recuerdo del "Arquitecto de la institucionalidad aérea chilena"

17/05/1888: Nace el Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930), creador de la Línea Aérea Nacional (LAN), del Club Aéreo de Chile y de una extensa lista de logros que sentaron las bases de la institucionalidad aérea nacional.

Tras una fructífera carrera en la aviación chilena, lamentablemente, falleció el 2 de mayo de 1970 producto de un derrame cerebral.

En su recuerdo, el Presidente Salvador Allende envió al Congreso Nacional, el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley para que el aeropuerto de Santiago recordara su importante legado.

En la actualidad, el principal aeropuerto nacional, lleva mercedamente su nombre en reconocimiento al valioso y fructífero aporte a Chile que este aviador realizó en el campo aeronáutico.



Domingo Rosillo del Toro

17/05/1913: Este día, unos 50.000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.

Mientras tanto, Agustín Parlá Orduña, su rival en la conquista de un primer premio de \$10.000 ofrecido por el Ayuntamiento de La Habana, sufrió un doloroso revés en la hazaña que dos días más tarde también lo inmortalizaría al acuatizar en la Bahía del Mariel. Con una bandera a bordo que había estado en manos de José Martí, se vio obligado a desistir en el primer intento porque al despegar su hidroplano, el fuerte oleaje en los cayos, dañó los tensores de alambre que aseguraban sus alas.

17/05/1982: Se crea el Escuadrón de Transporte de la Fuerza Aérea de El Salvador. Su función es la de transportar personal hacia un lugar seguro durante una emergencia nacional.

18/05/1948: Se crea el Club Aéreo de Purranque, ubicado en la Provincia de Osorno, X Región de Los Lagos, Chile.

18/05/1951: Fallece en Montevideo, Uruguay, el señor Pablo Castaibert. Nacido el 11 de noviembre de 1883 en Sinacoubre, Francia. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina, fue gran impulsor de la industria aeronáutica de este país.

19/05/1923: Se redacta y emite el primer reglamento para la aviación civil de El Salvador.

19/05/1948: Creación del Grupo de Aviación N°8. Desde su creación, ha sido una de las unidades operativas más importantes de la Institución, contando con material B-25, B-26, DH-115 "Vampiro", Hawker Hunter, Mirage M5 Elkan y actualmente cazabombarderos F-16. Inicialmente basado en Quintero, opera desde 1955 en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta. Su primer comandante fue el Coronel de Aviación (A), señor Fernando Rojas Ortega.

20/05/1953: Se daba inicio en El Bosque, al primer curso de helicópteros a cargo del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher. 09 pilotos y 06 mecánicos. Entre ellos, los capitanes de bandada señores Oscar Squella, Jorge Basoalto y Augusto Rojas, y los tenientes señores Jorge Juica, Mario Leyton y Edgardo Vera.

20/05/1987: Creación de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.

22/05/1921: Primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, llevando pasajero. Los tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner en un avión De Havilland DH-9, desde Santiago de Chile hasta la ciudad de San Luis en Argentina.

22/05/1930: Primer cruce un dirigible que cruza el Atlántico llega a Sud América, llevando pasajeros, arriba a la ciudad de Recife en Brasil.



22/05/1941: Mediante el Decreto-Ley N° 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales que centralizaba el Ministerio de Aeronáutica (MAER, creado por Decreto-ley N° 2.961 el 20 de enero de 1941) se llamará Fuerza Aérea Brasileira, como una organización independiente del Ejército y la Marina.

22/05/1942: En aguas del Brasil, un avión B-25 de la Fuerza Aérea de Brasil bombardea el submarino italiano Barbarigo, que atacara a un buque mercante. La fecha ha sido marcada como el Día de la Patrulla Aérea.

22/05/1955: Se inaugura el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, principal aeropuerto de Puerto Rico. Está situado en Carolina, a unos 5 km al sureste de la capital San Juan.

22/05/1960: Gran parte del sur de Chile, en especial la ciudad de Valdivia, fue el epicentro de un devastador terremoto de 9.5 grados Richter. Este mismo día, los aviones de la Fuerza Aérea de Chile dieron inicio a uno de los mayores Puentes Aéreos que este continente había conocido. Durante el operativo, la Fuerza Aérea de Chile realizó 489 vuelos, trasladando a más de 4 mil personas y cerca de 230 mil kilos de carga con sólo 10 aviones, de un total de 111 que llegaron de otros países. Del total de los traslados, cerca del 60% correspondió a esfuerzos de la aviación civil y militar nacional.



Piochas conmemorativas "Honoris Causa" otorgadas a los oficiales tripulantes y pilotos extranjeros respectivamente



*Medallones conmemorativas otorgadas a los pilotos civiles, autoridades y otros participantes del Puente Aéreo 1960
Acuñados en la Casa de Moneda de Santiago. Cobre. 61mm de diámetro.*

23/05/1996: La Fuerza Aérea de Chile recibe un avión Gulfstream III y un Beechcraft 700 turbo hélice, ambas aeronaves quedan asignadas al Grupo de Aviación N°10.

23/05/1960: Se instituye en Argentina, el “Día del Soldado Aeronáutico” en memoria del Precursor y Benemérito de esta nacionalidad, señor Pablo T. Fels, quien como soldado conscripto, el 23 de mayo de 1912 obtiene el brevet internacional de piloto aviador número 11, expedido por el Aeroclub Argentino.

23/05/1991: Con esta fecha se cambia la denominación del “*Arquivo Histórico da Aviação Militar*” (Archivo Histórico de Aviación Militar) creado por Decreto Ley 868 de 28 de diciembre de 1976, por el actual “*Arquivo Histórico da Força Aérea*” (Archivo Histórico de la Fuerza Aérea) dependiente de la Fuerza Aérea del Portugal.

24/05/1926: Los señores Bernardo Duggan y Eduardo Olivero, inician el raid Nueva York- Buenos Aires, en un hidroavión Savoia 59. Tocaron entre otros, Miami, La Habana, Puerto Prince, Puerto Rico, Guadalupe, Trinidad, Río de Janeiro y Montevideo. Formó parte de la tripulación el contramaestre, señor Ernesto Campanelli, experto y hábil mecánico. Después de haber cubierto unos 14.570 km. arribaron triunfantes a Buenos Aires el 13 de agosto de 1926, dando ejemplo de una fortaleza física y moral extraordinarias.

25/05/1908: Como prueba para obtener su título de globonauta, el Ingeniero argentino, señor Horacio Anasagasti acompañado del Ingeniero, señor Eduardo Newbery, efectúan una ascensión en el globo bautizado "Pampero" entre Belgrano y Lomas de Zamora, con una duración de 50 minutos.

25/05/1956: Aterrizan en Punta Arenas un Douglas DC-6B de Lan-Chile al mando de los comandantes de aeronave señores Alfonso Cuadrado Merino y Jorge Jarpa Reyes, llevando a bordo a S.E. el Presidente de la República General Carlos Ibáñez del Campo.

El motivo del viaje era inaugurar la pista 25 del aeropuerto "Chabunco" en construcción, permitiendo con ello que nuestra empresa bandera comenzara a prestar servicios a Punta Arenas con aquel material de vuelo, reemplazando a los nobles y ya veteranos Douglas DC-3. Tiempo más tarde se dio término a la construcción de las otras dos pistas y al edificio terminal del aeropuerto, el que posteriormente pasaría a denominarse "Presidente Carlos Ibáñez del Campo".



S.E. el Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo deposita una palada de cemento junto a la placa conmemorativa de la inauguración del aeropuerto, sobre la pista de Chabunco.

25/05/1958: Se inaugura en Chile, el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo realizado en el Centro de Instrucción Aeronáutico de Meteorología y Control de Tránsito Aéreo (actual Escuela Técnica Aeronáutica) ubicado en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

25/05/2007: Se firma un acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República Federativa de Brasil.

27/05/1932: La Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. que a partir de marzo de 1932 formó parte de la Pan American Airways adopta oficialmente el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación, cambiando nuevamente en 1944 a Compañía Cubana de Aviación. Más tarde el 25 de mayo de 1959 a Empresa Consolidada Cubana de Aviación o mejor conocida como la actual Cubana de Aviación S.A.

27/05/1953: Debido a que la Maestranza Central de Aviación, se encontraba en ese tiempo con su capacidad copada en cuanto a la mantención de aeronaves, y en una manera de centralizar los esfuerzos de trabajo de LAN y la FACH, el gobierno decidió impulsar la industria aeronáutica del país, creando la **Fábrica Nacional de Aeronaves - Chile (FANAERO)**, a través del DFL 101 publicado en

el Diario Oficial de fecha 27 de mayo de 1953 del Ministerio de Hacienda, durante el mandato del General don Carlos Ibáñez del Campo, enmarcándose dentro de un plan conjunto con la CORFO.

“Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y en general con el fomento de las actividades aeronáuticas en el país.

Podrá además fabricar y comerciar, con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.”

Extracto Art.1 DFL 101, Diario Oficial

27/05/2011: Se inicia la operación y automatización de las franjas de progreso de vuelo en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sistema que hoy, se encuentra funcionando en muchos aeropuertos y aeródromos localizados entre el extremo norte y la Antártica Chilena.



Alejandro Yánquez Cerda

28/05/1910: En honor de la Marina de Chile, el Ingeniero argentino, señor Alberto R. Mascías, utilizando el aeróstato "Buenos Aires", efectúa una ascensión entre La Plata y Glew, de seis horas de duración, llevando como acompañante al Teniente 2º Navegante, señor Alejandro Yánquez Cerda, hermano de Carlos, quien fuera más tarde en noviembre de 1916, el primer piloto naval chileno.

Por esta travesía, Yánquez fue distinguido con una medalla de oro que lleva grabado el nombre del esférico "Buenos Aires", convirtiéndose en el primer "globonauta naval" chileno que registra la historia.

28/05/1919: En esta fecha se cumplen 100 años desde que el teniente aviador argentino, señor Benjamín Matienzo falleciera trágicamente en su intento de cruzar la cordillera de los Andes, convirtiéndose en el primer mártir en la conquista del cruce de los Andes.

“Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera”

Esta fue una de las últimas expresiones del teniente Matienzo antes de salir desde Mendoza. Para cumplir con esta tarea, había despegado desde el aeródromo de Los Tamarindos con un avión Nieuport 28 C1 de 165 HP. Su cadáver fue hallado a 4.000 metros de altura, en noviembre del mismo año frente a la Casa de las Minas, distante a 20 kilómetros del paraje de Las Cuevas.

29/05/1921: El Comité Pro Aviación de Magallanes encarga al piloto italiano Mario Pozzati vecindado en Chile, una visita de "buena vecindad" a la localidad e Río Gallegos en Argentina, para lo cual se realiza el lanzamiento desde los aires de una serie de volantes con un fraternal saludo: ***“TODO NOS UNE, NADA NOS SEPARA”***.

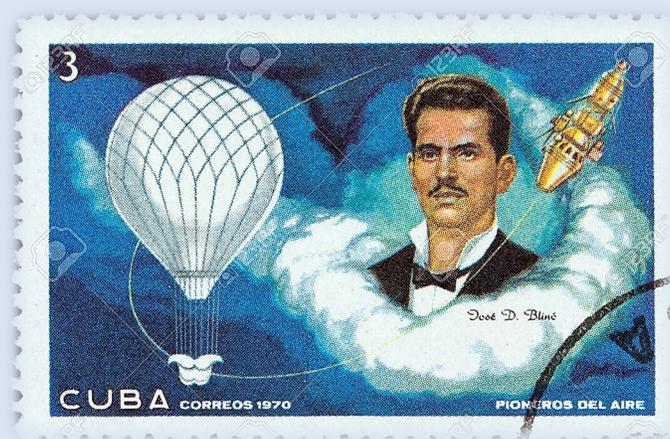
Tras una serie de evoluciones aéreas el avión biplano S.V.A. 10 de seis cilindros en línea, bautizado “Magallanes” aterriza llevando este histórico mensaje de amistad y algo de correspondencia postal.



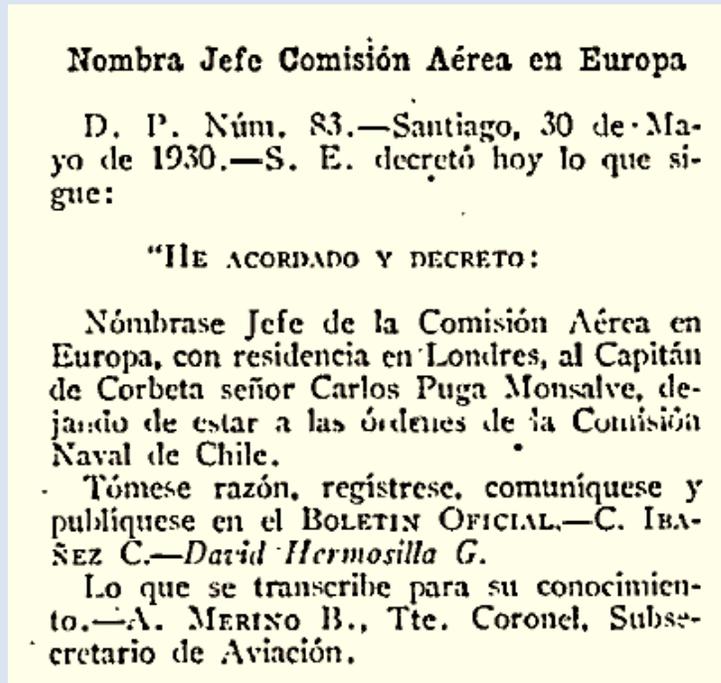
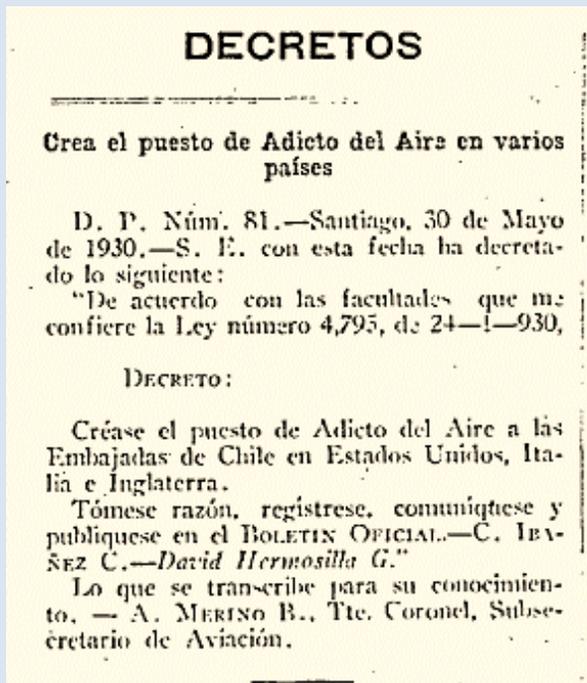
Uno de los volantes lanzados sobre Río Gallegos “desde los aires”

29/05/1950: Por resolución N°27 de la Dirección de Aeronáutica, se autoriza la fundación del Aeródromo Público de Chañaral, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile.

30/05/1831: El primer ascenso en globo de un Aeronauta cubano, el señor José Domingo Blino, quien habría sobrevolado La Habana, por más de 2 horas.



30/05/1930: A través del Decreto Presidencial N°81, se crean las primeras Agregadurías Aéreas chilenas a las Embajadas de los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra e Italia.



31/05/1957: Creada por Decreto N ° 41.639, y reglamentada por la Ordenanza N ° 270 / GM3, de 15 de marzo de 1995.

La "Medalla del Premio de la Fuerza Aérea Brasileña" tiene como objetivo recompensar a los militares y civiles de la Fuerza Aérea que han sido o han llegado a ser distinguidos por estudios en temas técnicos y profesionales; para creaciones técnicas, operacionales o administrativas que aporten beneficios económicos, operacionales o sociales de relevancia para el Comando de la Fuerza Aérea.



VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

CINCO BOMBARDEROS B-26 A LA REPÚBLICA DOMINICANA

El domingo 27 de marzo de 1960, el diario Las Américas de Miami, publicaba en la primera plana, la presente nota.

En ella, se daba cuenta del traslado de cinco aeronaves norteamericanas de bombardeo Martin B-26 "Marauder", que con el pretexto de llevarlas a Chile para realizar trabajos aerofotogramétricos, se les pintaron matrículas nacionales y que finalmente fueron trasladados a la República Dominicana.

Como ideólogo de toda esta estrategia, figuraba un piloto chileno, don Oscar Squella Avendaño, ex oficial de la Fuerza Aérea de Chile, y que ahora trabajaba como piloto civil comercial.

La nota indicaba que el sumario de la causa, contenía declaraciones del propio piloto involucrado, que revelaba que había adquirido los aviones *"cumpliendo órdenes personales del Generalísimo Trujillo por recomendación del ex dictador argentino Juan Perón"*.

Hace pocos años atrás, tras una de muchas conversaciones con un experimentado piloto comercial chileno, don Ricardo France Accorsi, tuve la intuición de comentarle una de estas notas que había leído sobre el temerario piloto Oscar Squella Avendaño.

"Si yo volé y trabajé con él, en varias ocasiones" fue su tajante comentario tras mi consulta. Luego, muy gentilmente, comenzó a relatar algunas de estas veces y la serie de aventuras y experiencias, que esto le había acarreado. Tras escuchar algunos cortos relatos, volví a consultarle sobre sus recuerdos particulares de esta "extraña aventura".



“Estando un par de años volando C-46 con Transa & Interpolar como Capitán, las cuales quebraron económicamente. En aquellos días me presenté para entrar a LAN-CHILE, ya que esa empresa ya estaba volando a EE.UU. Al mismo tiempo, mi amigo Manfredo Sams K.; me comunicó que el ex Catalina de Transa iba a ser rematado en Cerrillos y él quería comprarlo con la ayuda de su padre. Hicimos una sociedad junto a Roberto Parragué Singer y finalmente adquirimos el Catalina. Ahora había que conseguir repuestos para volverlo a su condición de vuelo.

Con mis vuelos a Miami en los cargueros C-46, había visto en esa ciudad que había varios Catalinas, así que era factible encontrar lo que requeríamos allá, por lo que tras conversar la posibilidad con mis nuevos socios, partí a buscarlos. Cual sería mi decepción, cuando no encontrar lo que requeríamos. Antes de volver, fui al centro de Miami y paseando por la calle Flagler, me encontré con un grupo de chilenos que paseaban junto a mi ex jefe de la compañía carguera Interpolar, don Oscar Squella.

Eran cuatro caras conocidas, todos ex FACH, los que muy gentilmente me invitaron a almorzar con ellos, unas buenas pizzas. Durante el muy agradable encuentro, me preguntaron en qué me encontraba por aquellos lados, y Squella me contó que necesitaban un piloto para acarrear un B-26 para República Dominicana con los que se haría trabajos de aerofotogrametría para la construcción de nuevas carreteras. Le expliqué que nunca había volado una de esas naves y que mi experiencia más cercana, había sido con los B-25, unos tres años antes, cuando estuve de intercambio en la Fuerza Aérea Norteamericana.

Squella me miró y me dijo: “¡A Ud. yo lo conozco bien como piloto, no dudo que sea capaz de llevar una de los B-26 que debemos transportar y me falta un piloto con sus capacidades!” Los aviones están listos y debemos retirarlos del aeropuerto de Tamiami.”⁴

Sorprendido France por la inesperada oferta, uno de los otros aviadores del grupo se ofreció a enseñarle la operación de estas naves durante la tarde, agregando Squella, que con mi experiencia en los B-25 sería todo muy fácil, y que de verdad necesitaba de mi ayuda. En fin, al final del almuerzo se había tentado por la aventura y el dinero que le ofrecían, no venía mal para volver pronto a la causa de la reparación del “Catalina”.

Esa tarde, efectivamente había revisado los manuales del B-26 y recibido las instrucciones básicas de vuelo para esas aeronaves, poniendo especial atención a las velocidades críticas del avión. Rápidamente, había arreglado su maleta y preparado mentalmente para llevar a cabo su compromiso.

A las 8.00 AM del día siguiente se encontraría con una gran sorpresa en el aeropuerto. Ahí estaban efectivamente cinco aviones B-26, de color negro, muy sucios, ya que de acuerdo con lo relatado eran parte de un stock de aviones que había permanecido en un depósito de aviones dados de baja de la USAF en el desierto de Arizona. Por sobre la mugre, los aviones lucían mal pintadas una matrícula “Charlie Charlie”, que aún no se secaba.



⁴ Tamiami Airport en Miami, Estados Unidos. Aeropuerto para aviones ejecutivos y otros de menores dimensiones y deportivos

Además, ya cada uno de los pilotos había elegido el suyo, argumentando que sólo debía seguirlos en formación, y que ellos me darían las instrucciones. *“Para mí, el único avión lucía como el más destartado, sucio, con varios instrumentos inoperativos, recuerdo especialmente el que indicaba la presión de aceite de uno de los motores”.*

“Al reclamar, llegó el piloto norteamericano que los había traído hasta Tamiami, argumentando muy confiadamente que cada uno de los aviones volaba perfectamente más allá del funcionamiento de algunos “relojes y otras lucecitas”. Que como había fallado la batería de partida, la habían sacado, pero que me prestarían otra, la que al final me di cuenta que era la de otro de los aviones en la losa.”

Con algo más de calma tras saber que los aviones habían llegado hasta allí sin problemas, France observó su nave asignada y realizó algunas pruebas básicas. Al comentar que no tenía radio, Squella quien permanecía a su lado, le explicó que al estar los aviones en el desierto, la arena ensuciaba los circuitos y que por eso le sacaban algunas cosas, además insistió, en que volarían en formación y que sólo debía seguir a los otros cuatro. Obviamente que tampoco recibió alguna carta o mapa de navegación.

Ante la presión, y los otros pilotos animándolo, France echó a andar los motores con la batería prestada, probándolos sin problemas visibles, e indicando con su mano y el dedo pulgar hacia arriba que estaba OK. Ahí, al avanzar, quedaron en evidencia, los agujeros desde donde se habían sido removidas las ametralladoras del bombardero, además de lo flojo que estaban los neumáticos por estar algo desinflados.

Los otros aviones habían iniciado su rodaje para la pista de despegue, como France estaba al final, los veía carretear como gansos, pues sus neumáticos también lucían desinflados o tal vez usaban mucho freno.

El líder levantó el dedo y procedieron los aviones a despegar, quedando France en última posición, o sea, como Número 5.

La ruta a seguir ese 28 de julio de 1959 por el Caribe fue por sobre el borde de la famosa línea del triángulo de las Bermudas, en línea sobre la isla de la Tortuga (que bordea en la parte superior de Haití) y siempre lo más lejos del espacio aéreo de Cuba.



France, volaba tranquilo, su escasa instrucción en el Douglas B-26 estaba cubierta por su experiencia adquirida en los cargueros y con el B-25. Él sólo debía volar siguiendo a los otros cuatro aviones, en lo que era a todas luces, una mañana asoleada con ocasionales nubes dispersas.

En la conversación, France recordaba que antes de salir de Miami, el plan era ir en formación escalonada pero siempre separados, lo que finalmente no se cumplió todo trayecto, pues a la cuadra de Cuba, los aviones fueron tomando una formación cerrada, uno al lado del otro, en escala y él en tono de risa, señaló que él siempre quedó en última posición, preguntándose si sería “*por edad?*”

También me señalaría, que dentro de las escasas instrucciones recibidas en tierra por parte de Squella antes de partir, aún tenía nítidas: “*en caso de aparecer aviones cubanos, nos tendríamos que rendir en el aire, bajando la velocidad y las ruedas*”.⁵

En el relato, le resultaba gracioso a Ricardo France, el recordar que lo único “nuevo” en los aviones que esa vez transportaron; era una balsa del lado del piloto, la que en caso de falla total de la aeronave sobre el mar, podría salvarle la vida. France, recordó más que nada la balsa por haberle servido durante el vuelo, como un supuesto y útil apoyo, sobre la cual había puesto el manual de vuelo del avión, pero que ya durante el despegue y parte inicial del trayecto, este se volara por la extrema entrada de aire que producían los agujeros de las ametralladoras frontales.

Algo que le había llamado mucho la atención durante el vuelo, era que al volar en formación había observado con gran preocupación, que al avión líder le empezaba a salir algo café como una nube desde el avión; pronto a los otros también, por lo que no tardó en darse cuenta que era seguramente parte de la tierra acumulada sobre los aviones, que al enfrentar nubes húmedas, ahora se estaban limpiando de la arena acumulada en la desértica Arizona.

Al pasar por Tortuga, ya a la cuadra de Haití, eran una formación cerrada, ya llegando a República Dominicana, de pronto disminuyó de velocidad el avión líder, como al igual los otros, por lo que se produjo un desorden inesperado que le obligó a France ascender repentinamente para evitar lo que podría haber sido un choque.

Aún no salía de la sorpresa, cuando vio pasar por su costado derecho, un avión jet “Vampiro” y en instantes, otro más, tan cerca que aún recuerda los rostros de los dominicanos que los piloteaban. Fue en ese instante, que para saludarlos y darles a los cazas señas de buena voluntad, dado que no tenía radio, les hizo señas de saludo con los brazos y bajó las ruedas del tren, iniciando el seguimiento de la ruta que ellos le indicaban.

A unos tres mil pies, (1.000 metros) abajo se veía una larga pista y pensé que podía ser una pista militar, por lo que durante algunos minutos dudé si era ahí a donde nos dirigíamos, y por lo pronto también había perdido de vista a mis compañeros de vuelo y formación.

⁵ Años después, conversando con Jacques Lagas Navarro, piloto civil chileno amigo en ese entonces de Fidel Castro, le había comentado a France, que la Fuerza Aérea Revolucionaria sabía del traslado de estos bombarderos B-26, y en una reunión con un grupo de pilotos chilenos que estuvieron de instructores civiles en Cuba, en la época anterior a los instructores rusos, quería Fidel que prepararan unos B-26 que tenían en Cuba para interceptar a los que volarían rumbo a República Dominicana (ya que Trujillo y Fidel eran enemigos). Esta tarea de interceptación había sido objetada por los pilotos chilenos, a lo que Lagas, le dijo a Castro: “*cuenta conmigo, aunque sea uno contra cinco*”, lo que al final quedó en nada. Interesante resulta recordar de Lagas, que este piloto fue el único piloto que con un B-26 atacó por aire a la fracasada invasión en Bahía Cochinos, haciendo mucho daño a los que desembarcaban en la playa. Este acto, le valió ser condecorado y recompensado con el grado de Capitán de las Fuerzas Revolucionarias de Cuba.

A todas luces se veía, como la única pista donde aterrizar, quizás era de uso conjunto, militar y civil, por lo que, en ese momento, libre de los jets que me escoltaban, verifico las luces verdes del tren abajo, mientras que la de la nariz se mantenía roja. Subió y volvió a bajar el tren de aterrizaje, pero todo se mantenía igual. Como no tenía instrumentos y los que había no funcionaban del todo correcto, desconocía que viento había en la pista, así es que se preparó en la dirección más cercana, con full flap puesto, ya en final de pista, Ricardo France vio en contra a otro de los aviones negros que venían con él, posándose en la pista, por lo que tuvo que rehusar, situación que le permitió al menos saber para dónde soplaban el viento y cuál era la dirección correcta del aterrizaje.

Al dar la vuelta para aterrizar, mientras entraba a la pista observó que en ambos costados, estaba cubierto de vehículos y soldados artillados. Como había descendido con full flaps debido a que la luz del tren siempre se mantuvo y continuó roja, aterrizó con bastón atrás hasta que la nariz se posó segura sobre la pista. Ahí recordó al piloto norteamericano en Miami, cuando señaló con confianza *“...yo traje desde Arizona estos aviones y no presentan problemas, sólo algunos de los instrumentos no están funcionando correctamente”*.

Al estacionar al lado de otro de los B-26, vio como una enorme cantidad de vehículos blindados les apuntaban, y luego, como una serie de soldados morenos se le venían encima rodeando a los recién llegados. De pronto, ya con la aeronave detenida junto a las otras cuatro, abrieron la carlinga y eso se escucharon algunas indicaciones que eran dictadas con un megáfono, mientras las armas que antes les apuntaban comenzaron a bajar. A los pilotos chilenos los recibieron con gran júbilo y France agrega que tras descender de los aviones, los abrazaron y llevaron en andas.

Normalizados los ánimos, les explicaron que todo había obedecido a normas de seguridad, pues aún hasta último minuto no estaban seguros de que no fueran tripulantes cubanos que habían tomado prestados los “B-26”.

Con gran entusiasmo y júbilo, los chilenos fueron transportados a unas oficinas para que explicaran detalles prácticos de su vuelo como también los aspectos técnicos sobre los aviones. Como dato anecdótico, recuerda France que al día siguiente, le ofrecieron quedarse en la isla para instruir a los pilotos de la entonces Aviación Militar Dominicana en el B-26, pero junto con agradecer la generosa oferta, les confidenció que sólo tenía “2:45 horas de vuelo” en ese material.

Durante un par de días que siguieron, fueron invitados a ver shows, almorzar y cenar con algunos de los oficiales de la Fuerza Aérea, para luego embarcarse hacia Chile, en un avión comercial de una compañía haitiana, cuyo aeropuerto en Puerto Príncipe -acota France- parecía por aquellos días más a unas ramadas que a un edificio de aeropuerto. Desde ahí tomaron un avión colombiano hasta Barranquilla, y al día siguiente, otro vuelo a Panamá, desde donde tomaron un vuelo LAN hacia Santiago de Chile, arribando sin novedad⁶ y sin los repuestos del Catalina.

Por parte del aviador chileno Oscar Squella, la prensa agregaría sobre este caso, lo siguiente: *“...había declarado en la investigación que, cuando llegó a la República Dominicana, se presentó al Generalísimo Rafael Trujillo Molina, quien le agradeció la operación.*

⁶ France, tras este relato, me confidenciaría que nunca a él, lo llamaron a declarar en un posterior sumario que se abrió por usar papeles de plan de vuelo incompletos, siendo la responsabilidad total asumida por Squella y en algunas cosas, por los otros pilotos compañeros de aventura.

Squella también confesaría que, para “realizar las compras de los aviones, se hizo asesorar en Miami por Samuel Moreno Díaz, hijo político del ex dictador Rojas Pinillas, quien además le entregó diez mil dólares que fueron utilizados por Squella, para comprar el avión C-46 que utilizó en sus frecuentes viajes a la República Dominicana para entrevistarse con Trujillo y Perón y volar después a otras repúblicas americanas”. Según agrega el informe publicado en la prensa, todo había sido utilizado para realizar actividades políticas estratégicas, las que le fueron encomendadas por los mencionados mandatarios.



Evening Star, Washington D.C., miércoles 16 de marzo de 1960. Página A-7

(Traducción del recorte): **Planes de retorno, relata Trujillo.** Estados Unidos ha exigido la devolución inmediata de cinco bombarderos medianos B-26 que reclama que el gobierno dominicano adquirió ilegalmente.

Autoridades informadas hoy dijeron que cinco aviones construidos en Estados Unidos, modelo bimotor reconstruidos usados durante la Segunda Guerra Mundial, han sido presentados como parte de la Fuerza Aérea Dominicana, a pesar de que los envíos de estos han sido prohibidos para la zona del Caribe durante los últimos dos años.

Los aviones fueron enviados por un exportador de Miami el año pasado con seguridades de que iban a Chile para ser utilizados en aerofotogrametría. Las autoridades chilenas informan sobre los aviones que nunca llegaron.

Después de meses de investigación, funcionarios de Estados Unidos dicen que fueron rastreados los aviones hasta la República Dominicana. Ellos también tienen lo que creen que es prueba de que la Fuerza Aérea dominicana colaboró activamente en las misteriosas maniobras que adquirieron los aviones.

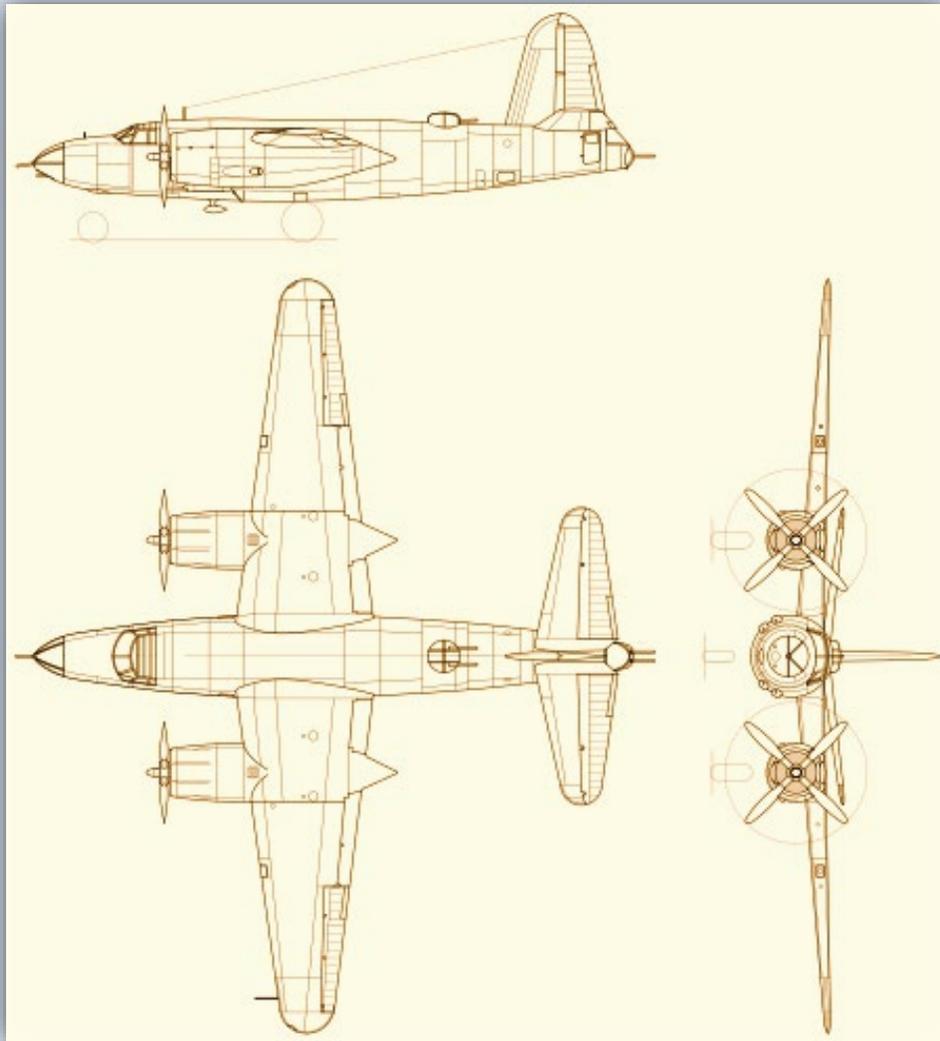
Se entiende que el Departamento de Estado ha enviado un mensaje formal a la Cancillería dominicana en los últimos días pidiendo que las aeronaves sean enviadas de regreso a los Estados

Unidos. La investigación continúa para determinar si hay una empresa estadounidense involucrada en el envío con la pretensión de violar el embargo de armas

El gobierno dominicano, en parte porque dice que teme un ataque de Cuba, quienes han ido construyendo su ejército, armada y fuerza aérea en el último año.

Unos 24.000 hombres, incluidos una legión extranjera de 2.000 reclutas, ahora se cree están en armas en la República Dominicana. Esto incluye un Ejército de unos 14.000, una Armada de unos 5.000 hombres y una Fuerza Aérea de 3.000 hombres.

La Fuerza Aérea Dominicana informó que tenía algunos B-26 como parte de sus unidades de la fuerza aérea, así como cazas Mustang propulsados por hélice y jets Vampire construidos en Gran Bretaña.



Esquema gráfico general del avión B-26

Otro medio norteamericano, como lo era el Diario de las Américas, señaló en su edición del viernes 18 de marzo, que el Gobierno de los Estados Unidos insistiría que la República Dominicana devolviera los cinco bombarderos medianos B-26 que, según las autoridades, fueron enviados ilegalmente desde

este país. Fuentes competentes citadas en el periódico, señalaron que el lunes 14 de marzo, efectivamente se había despachado una nota oficial en la cual se pedía al gobierno dominicano “cooperara” para la devolución de los aviones.

Si bien los aviones fueron despojados de su armamento cuando se los adquirió, aparentemente estas fueron reinstaladas posteriormente, ya que las armas correspondientes a ese tipo de avión habían sido compradas en paralelo y ya se habían traído por barco. Sea menester recordar que, por aquellos días, el gobierno norteamericano había aplicado desde 1958⁷, un embargo al envío particular de armas al Caribe, pues la zona se encontraba con una tensión bastante elevada.

No obstante, la “exitosa” maniobra realizada a mediados de 1959 para llevar estos aviones a República Dominicana y de la cual hemos tomado mejor conocimiento tras este relato, nuestro compatriota Oscar Squella, parece haber continuado intentando llevar otra partida de aeronaves, las que ahora involucrarían a otro destino de nuestra América del Sur, pues tras la incautación de éstas antes de emprender el vuelo, el manifiesto de tráfico indicaba que la República Oriental del Uruguay, sería ahora su destino final.

Capturan en Miami Cinco Aviones B-26 Que Compró la República Dominicana

Iban a Salir Como Adquiridos por Uruguay

Cinco aviones de bombardeo B-26, que se supone iban destinados a la República Dominicana, fueron incautados por Agentes de Aduanas de los Estados Unidos en Miami. Estos aviones forman parte de un lote comprado por interpositas manos por el Gobierno de la República Dominicana para su fuerza aérea. Hace poco tiempo salieron de esta ciudad otros aviones de la misma clase, comprados como sobrante de guerra, los cuales salieron de Miami como si fueran para Chile, pero cambiaron de ruta y aparecieron en la República Dominicana.

“Los últimos aviones de guerra que salieron para Chile aparecieron en territorio dominicano”, dijo el Procurador Coleman Madsen.

Los cinco bombarderos B-26 capturados en Miami fueron detenidos por la acusación de violación de la Ley de Neutralidad de los Estados Unidos.

Este grupo de aviones no aparecían como para ser enviados a Chile, como ocurrió en el caso anterior, sino a Uruguay.

Los Agentes de Aduana de los Estados Unidos arrestaron al piloto chileno Oscar Squella, acusándolo de haber trasladado cinco bombarderos a la República Dominicana, después de haber declarado en el aeropuerto de los Estados Unidos que los aviones iban con destino a Chile. Oscar Squella rindió fianza de dos mil dólares. Para el 23 de

(Continúa en la Pág. 10 Col. 3)

Dorticós Tiene Que Decidir en Pena de Muerte

Se Trata de Sentencia del ex Mayor Mirabal

LA HABANA, enero 30. —

Diario las Américas. Miami, Fl., domingo 31 de enero de 1960, Pág. 1

⁷ El embargo estadounidense a los países de la zona del Caribe como a otras naciones, es el resultado de un extenso entramado jurídico, que incluye leyes y regulaciones que prohíben y regulan las relaciones económicas con este país y su entorno. Fue impuesto por primera vez por la administración de Dwight D. Eisenhower sobre la venta de armas el 14 de marzo de 1958, al entonces régimen de Fulgencio Batista en Cuba. La segunda vez fue aplicado en octubre de 1960, como respuesta a las expropiaciones de las compañías y demás propiedades de los ciudadanos estadounidenses en la isla de Cuba por parte del nuevo gobierno encabezado por Fidel Castro. Aunque inicialmente excluía alimentos y medicinas, en febrero de 1962 las medidas se endurecieron y las restricciones llegaron a ser casi totales durante la llamada Crisis de los misiles de Cuba, pasada esta inminente amenaza a la paz, se relajarían las medidas. (Fuente: <https://www.teseopress.com/imperialismoinformalmilitarizado/chapter/las-relaciones-entre-los-estados-unidos-y-la-republica-dominicana-en-perspectiva-historica/>)

Otros antecedentes entregados por la prensa en fechas posteriores, hablaban sobre la vista pública del proceso que se le seguía al aviador chileno Oscar Squella, quien era el principal acusado de exportar ilegalmente a la República Dominicana, los cinco aviones del tipo B-26. La revisión del caso se ha fijado para el 5 de abril de 1960. Squella quien por aquellos días vivía en un hotel de Miami y había quedado libre bajo una fianza de 2.500 dólares, era también acusado de haber declarado falsedades en un manifiesto que presentó al gobierno norteamericano. Los Agentes de Aduanas declararon que los cinco aviones habían llegado a Miami de una firma de Aviación de Tucson (Arizona), que los consignó a la firma “*Aircraft Export Sales Co.*”, empresa que los agentes nunca pudieron hallar. Los aviones —dijeron también los agentes— fueron vendidos de nuevo a un latinoamericano apellidado Cardona, y se había declarado que iban con destino a Chile para utilizarse en la fotografía aérea, país donde nunca llegaron.

Si bien toda la maniobra había sido realizada entre privados, las noticias ciertamente involucraban el nombre de naciones y política interna de gobiernos, que muchas veces sin tener “arte ni parte” se vieron obviamente en la necesidad de investigar estos hechos ilícitos, que no siempre han formado parte del buen vivir o simplemente, de constituir algún ejemplo a seguir.

Es así que, la nota oficial norteamericana más allá de sus intereses políticos, reiteraba en su concepto central una verdad: que los aeroplanos fueron adquiridos a una firma de Miami, a la que se le hizo creer que se los utilizaría para efectuar levamientos fotográficos en Chile. Pero que, en cambio, habían sido llevados en vuelo a la República Dominicana en julio de 1959, donde fueron entregados a la Aviación Militar Dominicana para ser utilizados en la defensa territorial.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: El autor agradece la gentil, oportuna y valiosa cooperación del señor Ricardo France Accorsi, quien con su acucioso y muy sincero testimonio, permitieron enriquecer este curioso capítulo de la historia aeronáutica.

Bibliografía

Ortega Vergés, Carlos M. Aviación Militar Dominicana. Evolución histórica (1910-2008). Editora de Revistas, S.A. Santo Domingo, abril de 2009.

Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Diarios indicados en el texto y subtítulos.

FORMACIÓN DEL PERSONAL DE AVIACIÓN EN EL EJÉRCITO ARGENTINO HASTA 1919

Antecedentes

El avión, o *más pesado que el aire*⁸, irrumpió en la República Argentina a comienzos de 1910. Desde la mirada de la educación, esta nueva actividad transitó por una sucesión algo desordenada de tropiezos y vicisitudes originadas en la escasez de material aéreo apropiado y la ausencia total de programas o planes para la formación de pilotos.

Todo era, por llamarlo de algún modo, un proceso casi *artesanal* donde había que confrontar permanentemente la experiencia de los improvisados instructores con disponibilidad de material, generalmente afectado por el uso o dañado por incidentes o accidentes de aviación, con las improvisadas reparaciones para proseguir la enseñanza. En la Argentina se pudo apreciar los alcances de esta práctica a partir de 1910.

En esta investigación descriptivo-explicativa⁹ analizaremos solamente la metodología de enseñanza aplicada en ese lapso en el ejército; material utilizado y la metodología de enseñanza aplicada incorporándole al análisis histórico de dicho proceso una visión desde las ciencias de la educación.

Visión conceptual respecto de la formación de pilotos a partir de 1910

En nuestro país el primer aporte de carácter científico fue conocido en 1913 en libro de *Navegación Aérea*¹⁰ escrito por el Mayor Raúl Ambrosio Barrera (1880-1952)¹¹ con motivo de la *IV^{ta} Exposición Internacional de Locomoción Aérea (4^{ème} Expositon de la Locomotion Aérienne)* llevada a cabo en el Grand Palais ubicado en Champs-Élysées, París entre 26 de octubre y 10 de noviembre de 1912. En ese entonces estaba comisionado en Europa como miembro de la *Comisión de Armamentos*¹².

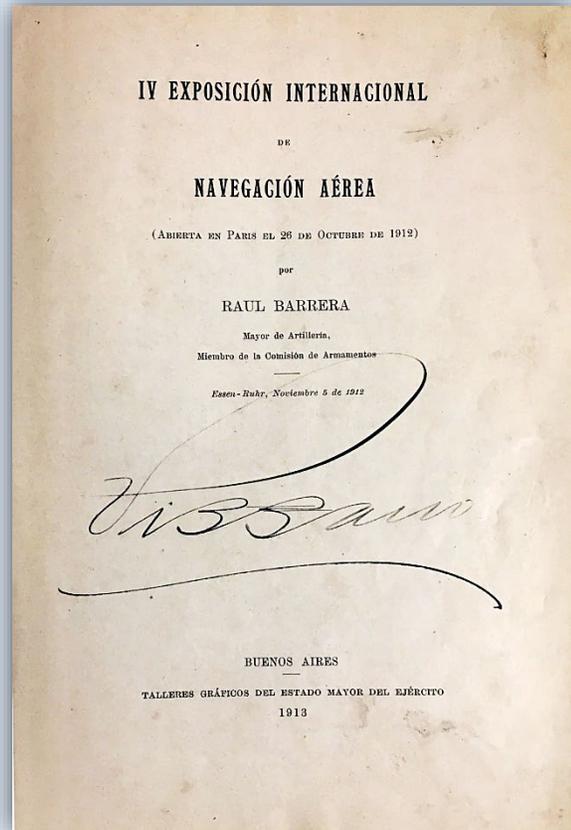
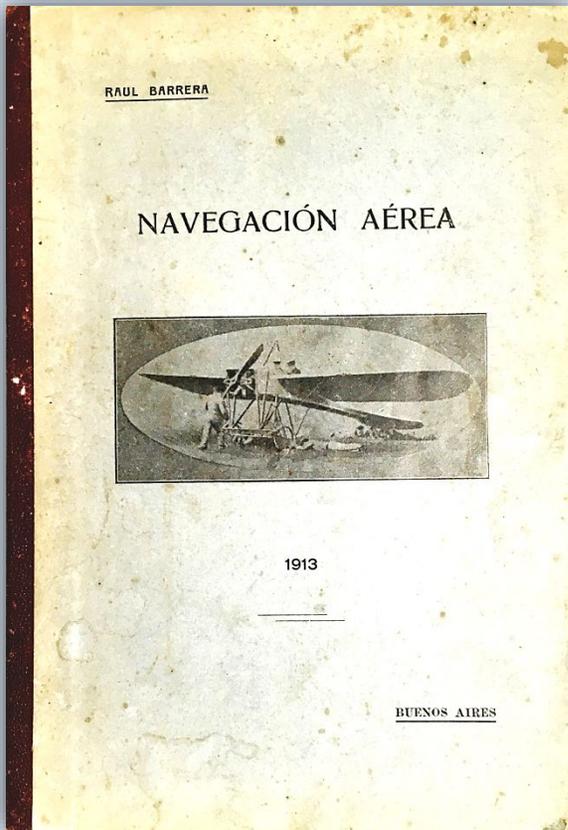
⁸ Término utilizado para diferenciarlo del aeróstato.

⁹ Los estudios descriptivos *buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis* (Dankhe, 1986). *En un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas, para así (vélgase la redundancia) describir lo que se investiga*⁹. Pueden ofrecer la posibilidad de predicciones aunque sean rudimentarias. Los de tipo explicativo están dirigidos a responder las causas de eventos físicos o sociales. Implican propósitos de exploración, descripción y correlación. SAMPIERI HERNÁNDEZ, Roberto. FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos, PILAR BAPTISTA, Lucio. (1998) *Metodología de la Investigación*. 2ª Edición. Editorial McGraw Hill. México. Pág. 60, 66.

¹⁰ Anexo 2. Manual de Navegación Aérea.

¹¹ **Raúl Ambrosio Barrera:** Nacido el 10 de diciembre de 1880. Fallecido: 8 de julio de 1952). En 1915 se diplomó como Ingeniero en Alemania, fue el primer técnico aeronáutico. Recibido como Oficial de Infantería el 1 de diciembre de 1897. Promoción 22 (Orden de Mérito 11).

¹² BARRERA, Raúl. (1913) *Navegación Aérea*. Talleres gráficos del Estado Mayor del Ejército. Pág. 139 a 149. Buenos Aires.



El contenido de la publicación estaba estructurado en tres partes. La primera centrada en la descripción técnica de los principales modelos exhibidos y en uso en la aviación (Sic: *monoplanos, doble monoplanos y biplanos*); la segunda reflejaba consideraciones relativas a la instrucción y motores; y la tercera titulada *Investigación metódica de las paradas accidentales de los motores* donde se exponían los conceptos relativos al funcionamiento de los mismos y la resolución asociada con detenciones (*panne*) de los mismos.

En ese entonces el aprendizaje de aviación era totalmente artesanal, había dos conceptos centrales condicionados por las características de los aviones en uso: biplanos y monoplanos, que en la jerga de la época se denominaban *biplanistas* y *monoplanistas*.

Biplanos versus monoplanos

Los biplanos eran algo más pesados, en consecuencia eran lentos y relativamente más estables favorecidos por la hipersustentación de sus planos. Tenían motores más potentes (Gnôme de 50 hp y ENV 60 hp).

Como contrapartida a la hora de volar eran más vulnerables al viento en superficie, por este motivo las horas más propicias para la actividad de vuelo en general y la enseñanza en particular eran por la mañana (al amanecer) o por en el atardecer donde generalmente el flujo de aire era menor y preponderantemente de tipo laminar. La disposición del puesto de pilotaje posibilitaba que el

instructor acompañase al alumno detrás del puesto del alumno piloto. Esto le permitía al instructor asistir directamente al alumno en la enseñanza y sobre todo en situaciones críticas.



***Teniente Fècuant S'Envole llevando al General Michel-Joseph Maunoury en un Farman¹³.
En la imagen se aprecia con toda claridad cómo era la disposición de los tripulantes, en este caso el General Maunoury,
ocasional pasajero, ocupa el puesto del instructor en un vuelo de escuela. 1910***

¹³ Revista *La Vie au Grand Air* N° 622. 20 de agosto de 1910.

Luego estaban los monoplanos que eran más livianos, rápidos e inestables por el tipo de comando. Tenían en dos versiones: monoplazas y biplazas. Los primeros tenían motores que oscilaban entre 25 y 35 hp; los biplaza en cambio contaban con motores de un rango de potencia de 50 a 80 hp.

El problema radicaba en que no siempre se contaban con biplazas disponibles para la enseñanza y esto dificultaba la tarea del profesor que en muchos casos dejaba al alumno sin control personal directo en las primeras maniobras de vuelo. El monoplano de enseñanza por excelencia fue el Blériot XI bis, cuya característica más saliente era la de ser biplaza en tándem y tener un motor de Gnôme de 80 hp.

Dentro de la enorme precariedad de la época, en los monoplazas la única alternativa que tenían en estos casos era un briefing¹⁴ donde el piloto experimentado le daba una detallada explicación los principios aerodinámicos, puesta en marcha, uso de los comandos, operación del motor y el comportamiento más probable que tendría la aeronave.

El ocasional alumno solo tenía la posibilidad de aplicar prácticamente las recomendaciones tal como las había comprendido, no sin estar sometido a un enorme riesgo por la imprevisibilidad de la conducta esperable durante el aprendizaje. Por estos motivos en la aviación militar se resolvió utilizar el biplano para el ciclo *Primera Enseñanza*, y los monoplanos para la etapa de *Segunda Enseñanza*.

Formación en la Escuela de Aviación Militar

La instrucción de aviadores en esta etapa estuvo centrada en la escuela francesa. Debemos señalar que la disciplina militar tal como era concebida entonces debió debatirse con por lo menos dos factores esenciales, en primer lugar la intervención de los principales referentes del Aero Club Argentino que había trasladado sus hangares y operaciones de Villa Lugano a El Palomar para guiar y estimular la actividad de la Escuela de Aviación Militar. El segundo factor era el ambiente de entusiasmo y efervescencia de profesores, alumnos y personal técnico afectado al vuelo en un marco de total carencia de medios¹⁵. En esos días, aunque hoy parezca impensado, era común pasarse espontáneamente aviones entre el Aero Club y la Escuela para que todos pudieran cumplir su actividad de vuelo.

La educación de los pilotos tenía dos áreas: teórica y práctica. La vida del alumno en ese entonces era bastante sacrificada. La parte académica se impartía en la universidad en donde hoy se encuentra la *Manzana de las Luces*¹⁶, el patrón de aplicación se impartía en El Palomar y en el Parque Aerostático de Belgrano.

¹⁴ Son las reuniones que se mantienen antes y después de una actividad aeronáutica, tienen por finalidad clarificar conceptos, establecer objetivos y fijar procedimientos de rutina y alternativos entre las personas implicadas en una actividad a realizar para que se desarrollen dentro de un marco aceptable de seguridad con criterios comunes y comprendidos por todos.

¹⁵ La Escuela de Aviación Militar no contaba con partidas presupuestarias asignados por el ejército.

¹⁶ El predio fue conocido como *Manzana de las Luces* porque además de haber sido protagonista de los principales acontecimientos históricos e institucionales de la ciudad fue cuna del conocimiento científico.

Evolución de la enseñanza hasta 1919



Escuela de Aviación Militar se ve la instalación lateral lo que fue el depósito y luego se recondicionó como oficina del Director del instituto y estacionada el coche cupé Anasagasti. 1913¹⁷

¹⁷ Revista *Caras y Caretas* N° 768. 21 de junio de 1913.

Curso de Aviadores Militares



Actividad académica

Los planes de enseñanza fueron aprobados con carácter definitivo el 13 de marzo de 1913¹⁸. Para el área académica los alumnos debían trasladarse a la Universidad de Buenos Aires que funcionaba en la *manzana de las luces*. Las materias del programa de enseñanza eran las siguientes¹⁹:

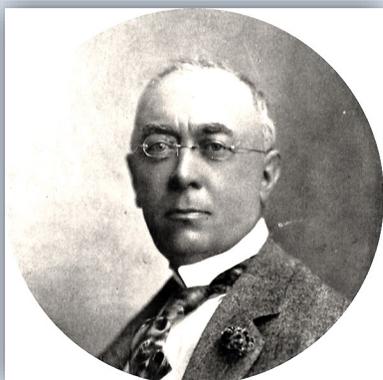
Materia	Profesor
Conocimientos generales de mecánica y principio de construcción de aeroplanos	Ing. Jorge Duclout
Meteorología	Dr. Gualterio Gould Davis
Fotografía aplicada a reconocimientos. Señales y lectura de cartas	Dr. Guillermo Schultz
Aviación	Ing. Jorge Alejandro Newbery
Aeroestación	Ing. Alberto Roque Mascías
Construcción y manejo de motores. Empleo de los diversos tipos de construcciones aeronáuticas	Ing. Horacio Anasagasti

¹⁸ Decreto. Boletín Militar N° 741, 2ª Parte. 20 de febrero de 1913. Memoria de la Escuela de Aviación Militar de 1914. Foja 70.

¹⁹ Memoria de la Escuela de Aviación Militar. Orden de Escuela N° 2 del 4 de noviembre de 1912 suscripta por el Teniente coronel Arenales Antonio Uriburu.



Frente del predio de la Universidad de Buenos Aires conocida como la Manzana de las luces²⁰



Ing. Jorge Duclout

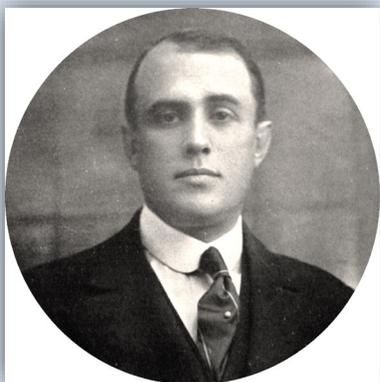


Dr. Gualterio Gould Davis



Dr. Guillermo Schultz

²⁰ Foto Archivo General de la Nación.



Ing. Jorge Alejandro Newbery



Ing. Alberto Roque Mascías



Ing. Horacio Anasagasti

Vuelo práctico

Aprendizaje de aviación

Resulta interesante señalar que en el Palomar compartían instalaciones la Escuela de Aviación Militar y el Aero Club Argentino. El escaso parque de aeronaves estaba compuesto por ocho aviones de los cuales sólo volaban rutinariamente cuatro; en globo propio (El *Bols*) y otros seis facilitados por el Aero Club.

La escasa cantidad de material aéreo, precariedad de recursos e instalaciones, cero presupuesto y sobre todo la enorme voluntad de civiles y militares por instalar y afianzar la aviación militar, convertía en una sola a las tareas de formación, entrenamiento y apoyo que deberían ser diferenciadas (civiles y militares); estas alternativas vistas desde la disciplina militar por momentos se tornaban totalmente caóticas. Era muy común ver en la plataforma trabajando juntos a los integrantes del Aero Club y la Escuela.

Algunas veces se sumaban aviones particulares como los Blériot XI del Subteniente Origone²¹ o el soldado Fels²² que eran desinteresadamente aportados la instrucción. Aunque es impensado en nuestros días, era muy común que de hecho se intercambiaban aviones entre unos y otros para poder llevar a delante sin pausa tanto la formación, entrenamiento como el mantenimiento. A este fárrago de actividades se sumaban los corresponsales de los periódicos locales y hasta algún que otro vecino y perros del caserío circundante que se acercaban a curiosear de qué iba la cosa...; todos trabajando simultáneamente sacando, ensayando y guardando aeronaves o colaborando en las tareas de apoyo de una u otra institución como la reparación de algún desperfecto.

En cada salida, la aeronave era llevada por el personal hasta el lugar de despegue y todo este trámite, estaba precedido de una febril preparación en donde trabajaban codo a codo profesores, mecánicos y alumnos que se volvía a reanudar apenas aterrizaba la máquina.

²¹ Destinado en el Regimiento 1 de Obuses con asiento en Campo de Mayo a cargo del Teniente coronel Eduardo Rómulo Tello.

²² Entonces cumplía el servicio militar en el Batallón Nº 1 de Ingenieros con asiento en Campo de Mayo y que por entonces estaba a cargo del Teniente Coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi.

Debían revisarse por completo la frágil estructura, entelados, tensores, superficies de comando, motor, generalmente de tipo rotativo escasamente alcanzaba la potencia nominal. Por ejemplo, los 50 hp que debía proporcionar el Farman, rara vez superaba los 35 o 40 hp debido, fundamentalmente, al desgaste del material. Esto obligaba a que, además de completar la mezcla de combustible y aceite de castor para el próximo vuelo, si se juzgaba necesario, se realizaban pruebas de empuje para comprobar el rendimiento final del avión en orden de vuelo.

La práctica de aviación se iniciaba a las 6:50 y a partir de las 16 donde el flujo de viento era de tipo laminar y más suave, y finalizaba al atardecer donde en más de una oportunidad continuaban los mecánicos, casi sin horarios, reacondicionando los aviones para el día siguiente. En ese lapso los alumnos cumplían el programa práctico de vuelo.

H O R A R I O

- Materias -

D I A S	Aviación		Aerostación		Meteorología	Fotografía aplicada a reconocimientos, levantamientos	Lectura de cartas aéreas, comunicaciones	Conocimientos de mecánica, construcción de aparatos	Construcción y manejo de motores	Estudio de los diversos tipos de construcción aeronáutica
	Teórica	Práctica	Teórica	Práctica						
Lunes		4 a 7 p.m.	---	---	---	---	---	---	---	---
Martes		6.50 a 9.30 am 3 a 4 p.m.	---	---	---	---	---	---	5 1/2 a 6 1/2 pm	---
Miércoles		6.50 a 9.30 am 4 a 7 p.m.	---	---	---	---	---	---	---	---
Jueves		6.50 a 9.30 am	---	---	3 a 4 pm	---	2 a 3 pm	5 1/2 a 6 1/2 pm	---	---
Viernes		6.50 a 9.30 am 4 a 7 p.m.	---	---	---	---	---	---	---	---
Sábado		id.	---	---	---	---	---	---	---	---
Domingo	Ascensiones aerostáticas a las 6 a.m. en Belgrano									

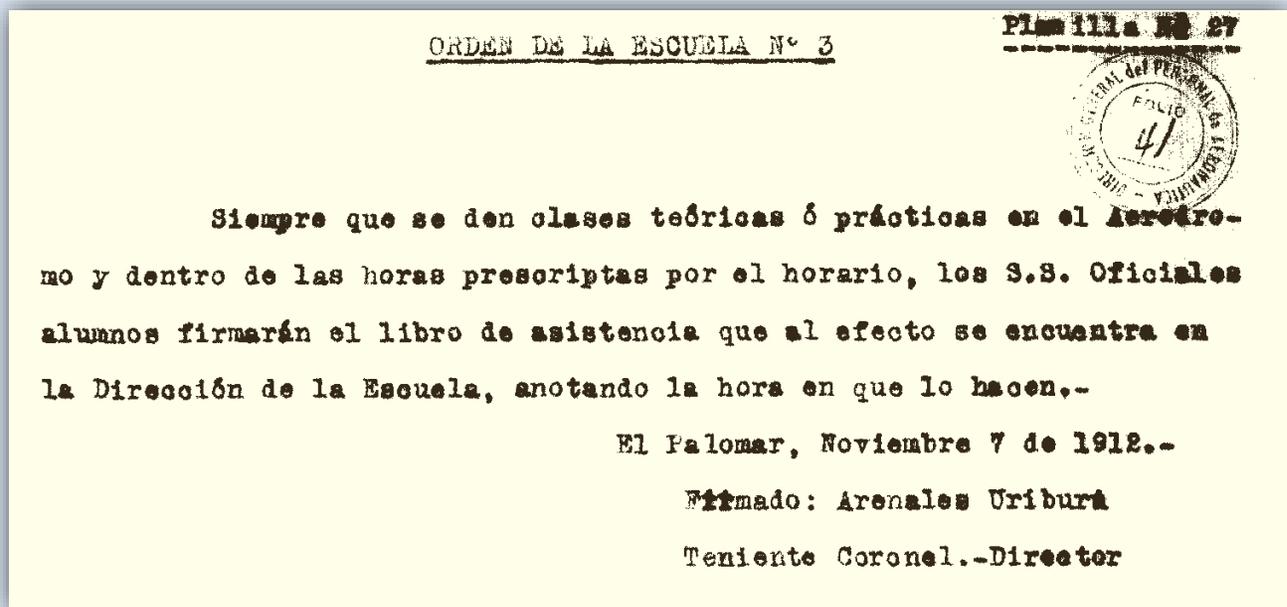
Horario de actividades de la Escuela de Aviación Militar

Esta situación signada por el entusiasmo más de una vez entraba en conflicto con la disciplina militar que trataba de mantener a toda costa la dirección del instituto sobre los jóvenes e irrefrenables oficiales, suboficiales, mecánicos y maestranzas afectados a las operaciones²³.

²³ El accidente del Teniente Alfredo Salvador Agneta resultó un punto de inflexión. La orden de Escuela N° 40 difundida por la dirección el 6 de noviembre de 1914 estableció procedimientos operativos normales aplicables al personal militar y civil vinculado con las operaciones.

La dirección militar y técnica de la escuela tampoco era menor, además de analizar y supervisar los primeros pasos de una especialidad casi desconocida, ya que, en el ámbito mundial prácticamente no existían conceptos tácticos y doctrinarios para el empleo militar del avión. Debían llevar adelante la instrucción, supervisión del mantenimiento, planificación, proyectos de nuevas construcciones y/o medidas que hiciesen lo más previsible y seguro posible el afianzamiento y desarrollo de la actividad aeromilitar; para vencer, no solo las vicisitudes propias del trabajo diario sino, además, el natural escepticismo de las autoridades militares ante un puñado de locos y casi temerarios entusiastas civiles y militares, que pugnaban por ver arraigarse y crecer la aviación argentina.

Con ese escenario el Director del instituto: Teniente coronel de artillería e ingeniero civil Arenales Antonio Uriburu debía lidiar a diario para encausar tal *caos* desde el punto de vista de la disciplina militar. Tenía la incómoda situación de, por un lado, mantener el orden interno recorriendo permanentemente las precarias instalaciones y emitiendo órdenes que eran leídas y notificadas a diario. Por otro lado debía lidiar con el discreto escepticismo de las autoridades militares.



Orden de Escuela N° 3. 7 de noviembre de 1912



Habiendo constatado el que suscribe que durante los vuelos, algunos Oficiales se apartan de las instrucciones dadas, por los S.S. Profesores y constituyendo esto, no solo un peligro sino encarando una desobediencia, se hace saber á los S.S. Oficiales alumnos que esta Dirección clasifica de falta grave, el no cumplir estrictamente las instrucciones que reciban de los S.S. Profesores, salvo el caso en que por una muy justificada causa tuviera que no cumplirla, debiendo explicar claramente su determinación á fin de clasificarla y que si es digna de la tome como norma futura.-

El Palomar, Diciembre 2/ 1912

Firmado: Arenales Uriburu

Teniente Coronel. Director.

Orden de Escuela N° 5. 2 de diciembre de 1912

Proceso de enseñanza y entrenamiento con aviones

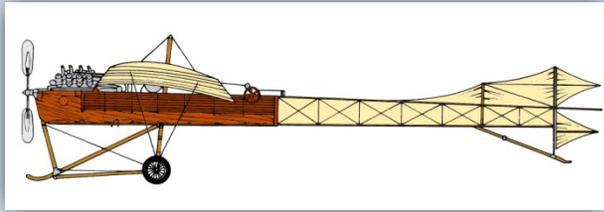
Para mantener la aptitud estaba diseñado por los aspectos académicos relacionados con la teoría y tres patrones de aprendizaje práctico llamados *Primera Enseñanza*, *Segunda Enseñanza* y *Aplicación* con material específicamente asignado para cada etapa. Este plan de estudios fue aprobado por Decreto el 3 de marzo de 1913²⁴.

Hubo cinco aviones de dotación que por diferentes motivos no fueron considerados como aviones de enseñanza o aplicación. Los dos primeros fueron el Antoinette VII y el Santos Dumont 20 *Demoiselle* recibidos en carácter de donación por parte de la Compañía Aérea Argentina S.A. El Nieuport 2G *América* fue el tercero y último avión ofrecido por la Compañía Argentina de Tabacos el 1 de mayo de 1912 juntamente con un Blériot XI, bautizado *Centenario*, un biplano Farman y los servicios del instructor Marcel André Paillette. Luego de varios ensayos fue apartado de las aeronaves para instrucción²⁵.

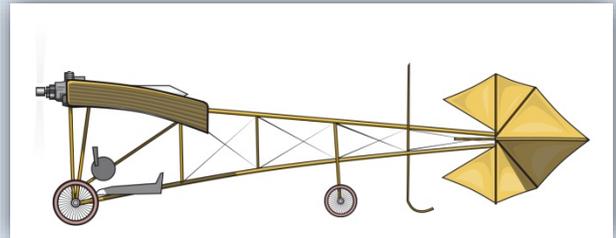
²⁴ Boletín Militar N° 741. 2ª Parte. 20 de febrero de 1913.

²⁵ Como característica particular el modelo poseía un sistema de comando denominado cruzado o invertido, el control del rolido se efectuaba con la pedalera, mientras que el cambio de rumbo se lograba llevando el bastón hacia derecha o izquierda. Este avión tenía fama de peligroso por su complicado sistema de comandos, dificultosa maniobrabilidad a bajas velocidades y un tren de aterrizaje que aumentaba estas deficiencias técnicas haciéndolo poco recomendable para la instrucción de los alumnos de la escuela. Por ese motivo fue rápidamente descartado como aeronave de enseñanza en cualquiera de sus etapas.

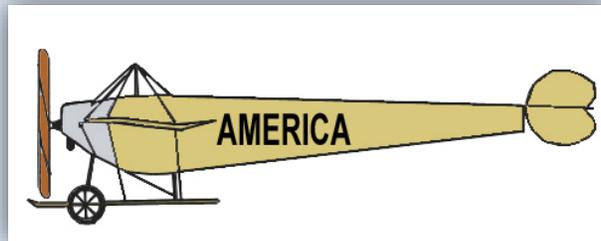
Los monoplanos restantes fueron el Castaibert 1913-IV y el Marichal *Estudiantil*. El primero, a juicio de las autoridades militares no reunió las condiciones esperadas para el instituto. El *Estudiantil*, de muy escasa potencia para su aplicación militar fue recibido en septiembre de 1913 y quedó inutilizado el 21 de noviembre a raíz de un accidente y su motor fue empleado para la conversión del Blériot XI al modelo *Penguin* o *Taxi*.



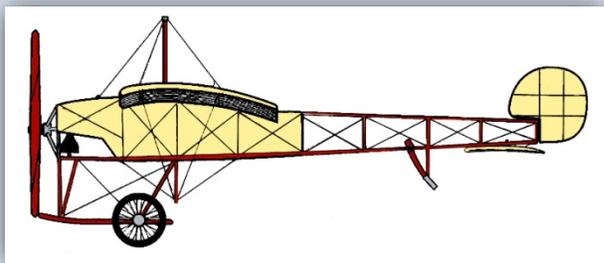
Antoinette VII



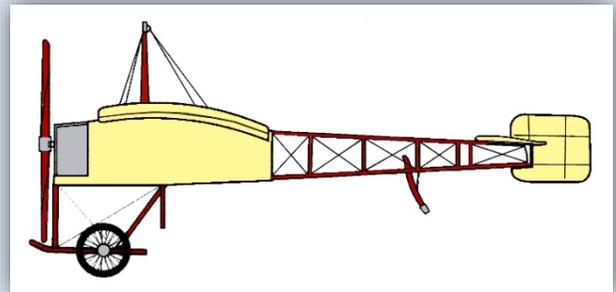
Santos Dumont 20 Demoiselle



Nieuport 2G América



Castaibert 1913-IV



Marichal Estudiantil

Primera Enseñanza

El alumno iniciaba esta etapa en los biplanos Farman hasta el vuelo solo, estos aviones por su coeficiente de sustentación permitían un vuelo relativamente más seguro a bajas velocidades reduciendo la posibilidad de un accidente por entrada en pérdida. Luego se hacía la transición con el simulador conocido como Blériot *Taxi* donde ejercitaba fundamentalmente rodaje y carrera de despegue para pasar a la segunda enseñanza.



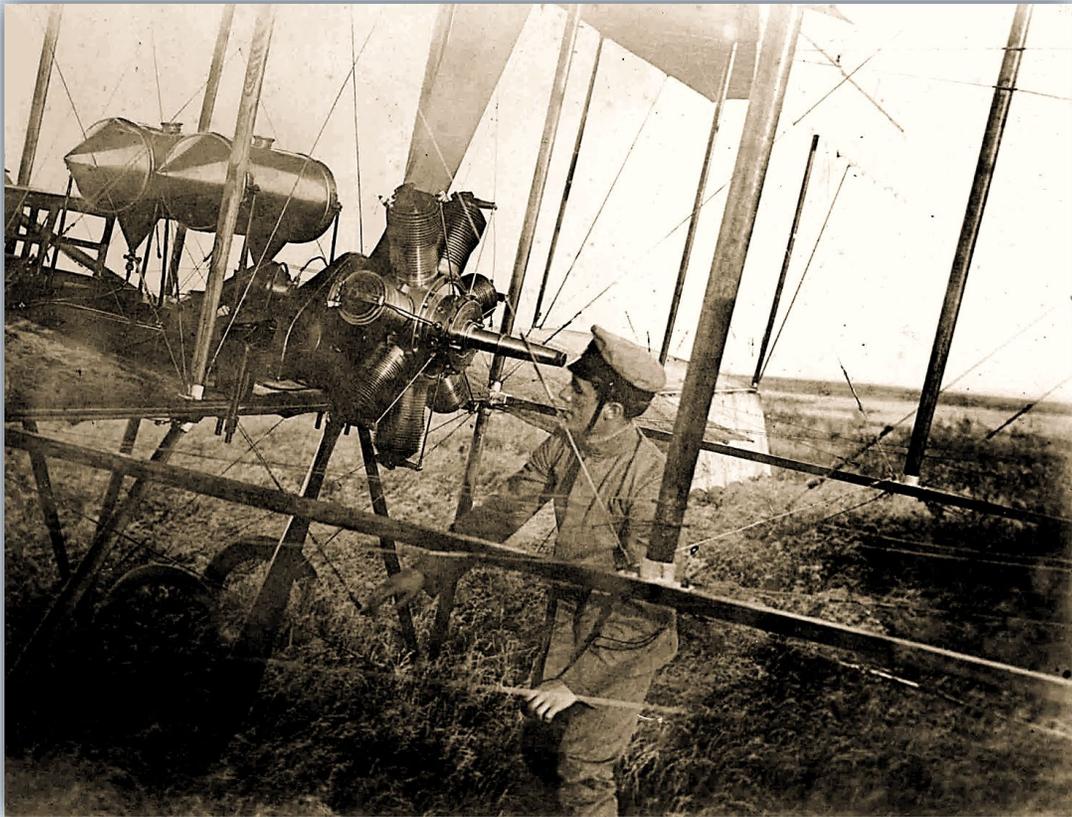
Henry Farman Nº II con el mecánico francés Paul Gaillis, un alumno que podría ser el Teniente Juan Manuel Pueta, Newbery, Mascías, otro alumno que podría ser el Teniente Atilio Esteban Cattáneo y el mecánico Ambrosio Luis Garagiola en El Palomar. Lentamente se comenzaba a introducir la tricota de lana como abrigo. Circa 1913²⁶



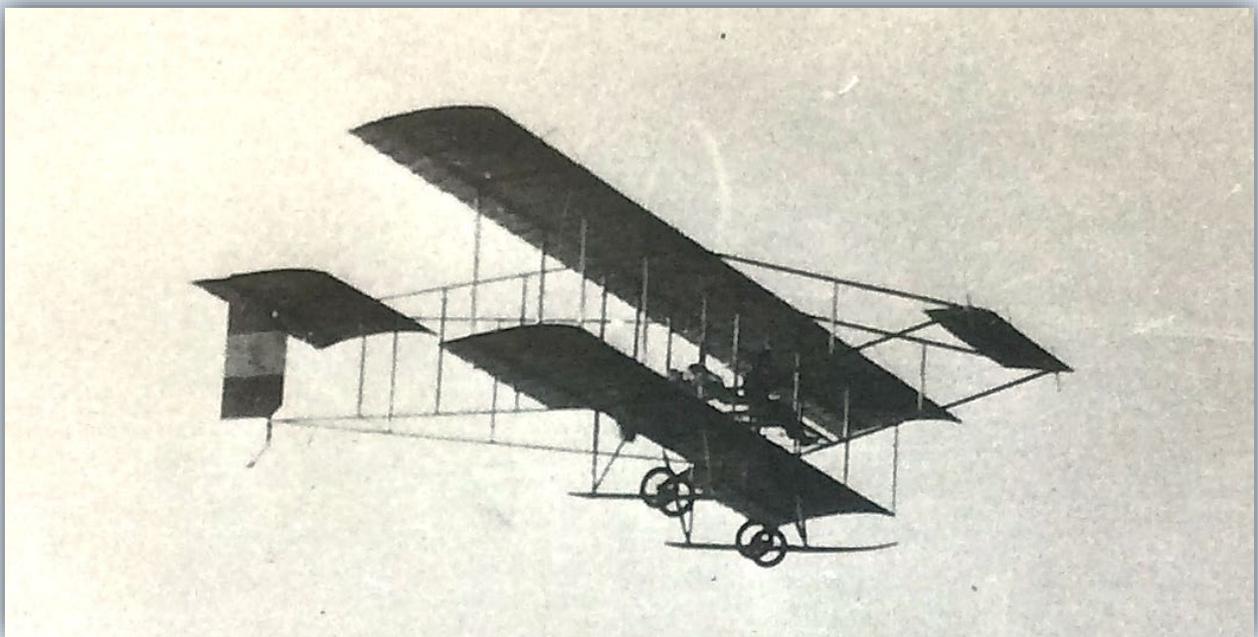
Izquierda: En la fotografía se aprecia al Ing. Alberto Roque Mascías a bordo de un Farman ocupando el puesto de acompañante-instructor, y delante al alumno piloto Benjamín Giménez Lastra²⁷. Derecha: distribución del puesto de pilotaje del Farman Modelo Escuela de Aviación Militar preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica. 7 de diciembre de 2007

²⁶ Foto Archivo General de la Nación. La fotografía también fue publicada en el Boletín del Aero Club Argentino. Año IV Nº 20. Febrero de 1914.

²⁷ Revista *Automóvil y Sports*. Circa 1914.



Soldado Fels inspeccionando el Henri Farman N° I. en El Palomar²⁸

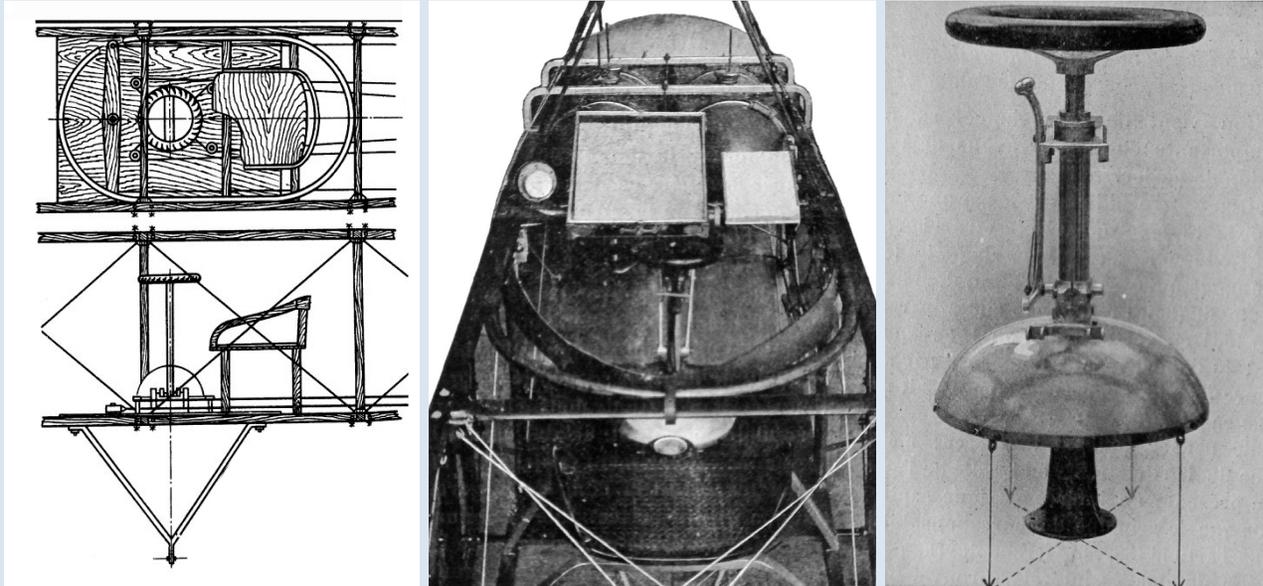


Farman Modelo Escuela de Aviación Militar N° III construido en el instituto

²⁸ Foto Archivo General de la Nación.

Segunda Enseñanza

Era la etapa avanzada del aprendizaje se desarrollaba sobre monoplanos Blériot XI-Bis (Instructor o pasajero) para pasar luego a los Blériot XI monoplazas, y los aviones Morane Saulnier (modelos G y L)²⁹ para el entrenamiento avanzado de esta etapa.



Cockpit de un Blériot XI

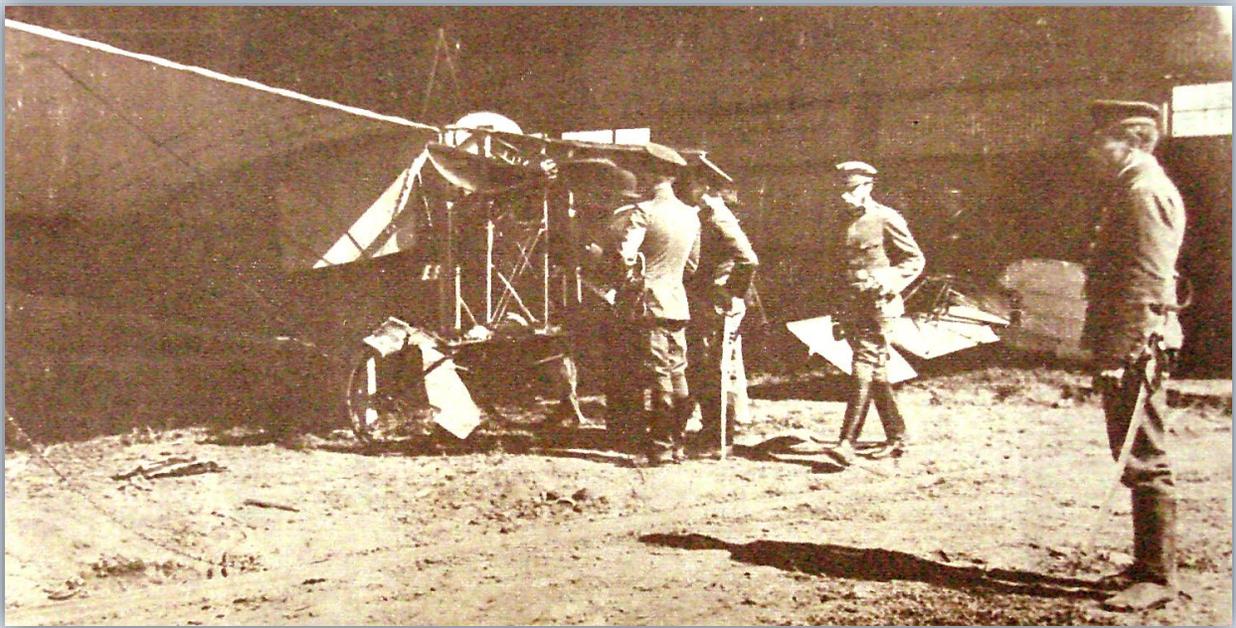


Carlinga de un Blériot XI. Izquierda: Vista del interior del monoplano preservado en Torino, Italia³⁰: Derecha vista del avión preservado en el Museo del Aire de Madrid en Cuatro Vientos³¹

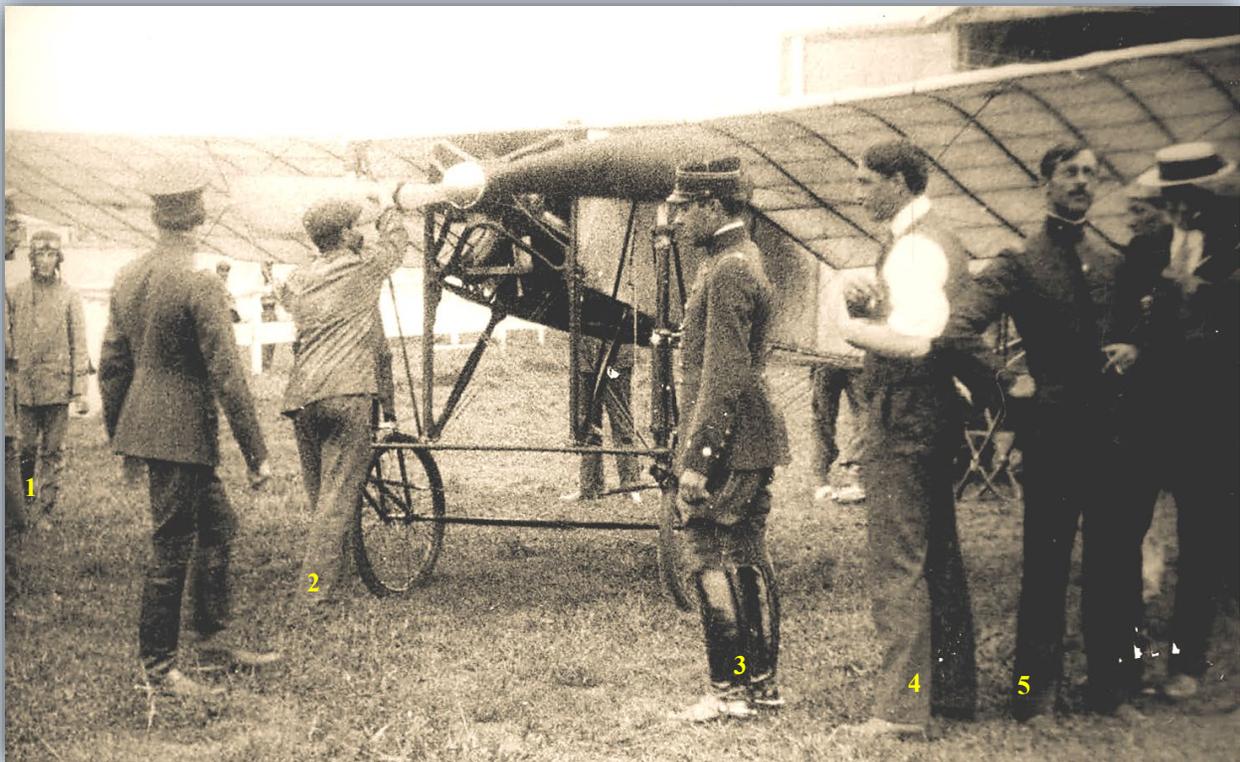
²⁹ El modelo G había sido donado por la familia del Ing. Newbery; el modelo MS-3L, bautizado *Mendoza* era un monoplano donado por las damas mendocinas, fue seleccionado y comprado personalmente por Newbery en Francia y fue el mismo que utilizó el Teniente Candelaria para cruzar la cordillera desde Zapala en abril de 1918.

³⁰ Foto archivo Giovanni Giorgetti.

³¹ Archivo del Autor.



Alumnos delante del Blériot XI N° I en El Palomar. Nótese el uso de breeches, botas y sable largo. 1912³²



Mañana de vuelo con Blériot XI en el Palomar muy probablemente frente al hangar N° 1. A la izquierda se ve al soldado Fels (1), muy probablemente Pablo Juan Parasochka dándole pala (2), Teniente Esteban Cristi (3), Marcel André Paillette (4) y el Teniente Raúl Eugenio Goubat fumando (5). 1912³³

³² Foto publicada en el diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.

Blériot XI Taxi

Era un simulador de vuelo utilizado complemento de la segunda enseñanza. Fue concebido por Louis Charles Joseph Blériot (1872-1936) para desarrollar habilidades³⁴ en las fases de puesta en marcha, rodaje y carrera de despegue. En la aviación mundial se lo conoció como *Penguin (Pingüino)* o *Taxi*³⁵ que el apelativo surgió porque, tal como ocurría con el ave solo podía correr y dar saltos pero no volar; entre nuestros pilotos y mecánicos lo llamaban el *Ñandú*.

Fue probablemente el segundo paso en el desarrollo de plataformas de simulación basadas en prototipos del avión original con alas reducidas o sin ellas con el cual se podían practicar las fases de rodaje y carreras de despegue como paso previo al vuelo solo. Aquí aparece el concepto conductista de aprendizaje (modelado de la conducta)³⁶ que sólo llegaba a las instancias previas al despegue. Técnicamente era un fuselaje de Blériot XI con equipado con motor Anzani tipo Y de 25 a 35 hp y planos de sustentación cortos. La reducción de envergadura le posibilitaba a la plataforma total autonomía para todas las operaciones hasta llegar a la maniobra de rotación en el despegue que lógicamente no podía completar por la reducida superficie alar que no le permitía alcanzar la sustentación necesaria para el vuelo.

No podemos dejar de señalar una información consignada en la memoria de la Escuela de Aviación Militar donde se señaló que también hubo afectado a tareas de enseñanza como *Taxi* un Blériot XI con motor de 35 hp³⁷. Esta información que por el momento no hemos podido refrendarla con otros documentos escritos, gráficos o fotográficos³⁸ puede prestarse a tres conjeturas posibles:

1. Que haya sido una célula de Blériot XI.
2. Que haya sido el Marichal *Estudiantil* cuya baja del servicio se produjo el año en que apareció el Blériot *Taxi*.
3. Que haya sido el Nieuport IVM *Eduardo Castex*, esto último improbable porque en el mismo informe está consignado en los informes como en orden de vuelo.

³³ Foto Archivo General de la Nación.

³⁴ **Habilidad:** Estado mental y neurológico para realizar una acción; esa capacidad es resultante de una actitud y disposición adquirida y estable para realizar satisfactoriamente y con idoneidad una determinada actividad. El psicólogo Gordon Willard Allport (1897-1967) definió la actitud es un *estado mental y neurológico de disposición organizado a través de una experiencia y que ejerce un impulso dinámico y directivo sobre la respuesta del individuo a todos los objetos y situaciones con que se halla relacionado*.

³⁵ Aunque descontamos que razonablemente el simulador Blériot XI bautizado *Penguin* (En otras escuelas se los llamó *Taxi* o *Kiwi*) habría nacido en Francia. Hemos hallado los primeros antecedentes documentales de estas plataformas en el Royal Flying Corps donde tres unidades fueron dadas de alta el 7 de septiembre de 1914 (registros 671 al 673). En el servicio aéreo francés hallamos antecedentes en 1915 en las escuelas militares francesas de Buc, Pau, Crotoy y Avord. MARTÍN, Eloy. *De los entrenadores a los simuladores de Aviación*. Boletín Nº 8/2018 de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Pág. 64. Recuperado de Internet de: https://www.faa.mil.ar/historia/boletin_8.pdf

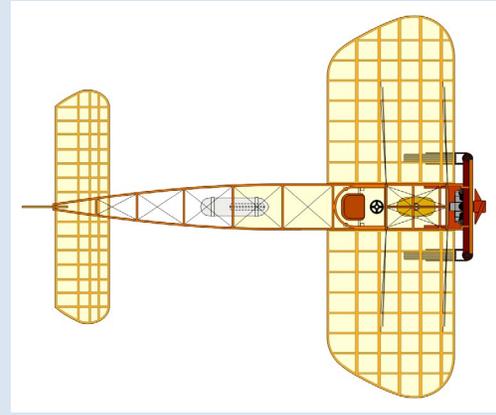
³⁶ La corriente de la psicología conductista trabaja sobre los cambios observables en la conducta a través de estímulos externos que procuran establecer cambios a partir del aprendizaje (respuesta) y su interrelación. Sucesivos avances en esta teoría establecieron variables en el estímulo a través de un ordenamiento sobre la intensidad, periodicidad, tiempo de aplicación y refuerzos necesarios para mantener el cambio. Edward Lee Thorndike sostenía que todos comportamientos están condicionados por el ambiente externo y que para producir un aprendizaje con conductas repetitivas correctas debería incorporarse el refuerzo positivo de modo tal que el sujeto de aprendizaje asociara el estímulo con respuestas apropiadas y descarta las inapropiadas. La suma de esos refuerzos positivos en frecuencia y/o intensidad hacen posible una conducta esperable produciendo así el aprendizaje esperado. En aviación uno de los sistemas de enseñanza más exitosos fue el método Gosport aplicado en 1916 por el Mayor Robert Raymond Smith-Barry Royal Flying Corps (RFC) para formar rápidamente pilotos para la gran guerra. MARTÍN, Eloy. (2013) Los AVRO 504 en Argentina y el método Gosport. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/EO20c/EO20c.pdf>

³⁷ MARTÍN Eloy. (2016) *Entrenadores y simuladores de vuelo en la Aviación del Ejército Argentino*. Pág. 6. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Entrenadores-y-simuladores-de-vuelo-en-el-Ejercito-Argentino.pdf>

MARTÍN Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino*. Pág. 47. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ej_rcito_argentin

MARTÍN Eloy. (2016) *Entrenadores y simuladores de vuelo en la Aviación del Ejército Argentino*. Pág. 6. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Entrenadores-y-simuladores-de-vuelo-en-el-Ejercito-Argentino.pdf>

³⁸ Que sabemos que existen, pero aún no hemos podido ubicar.



Blériot XI Taxi o Pingüino construido a partir del modelo 1910

Etapa de aplicación

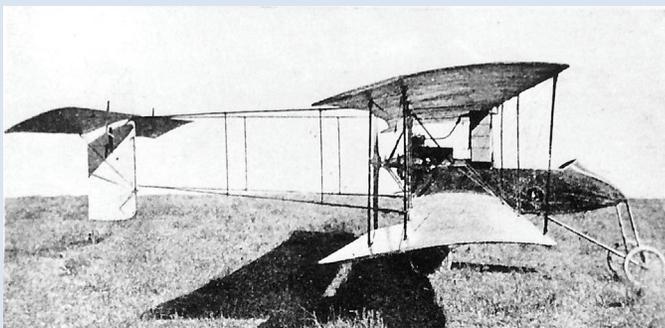
En esta fase se aprendía y ejercitaba misiones propias de la aviación militar (Observación, fotografía aérea, reglaje del tiro de artillería, exploración, etc.) a bordo de aviones con motores más potentes. Si bien en las memorias sólo figuran el Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C *Taube* y el Voisin V LA³⁹, la actividad seguramente se reforzó con el Bréguet III 1913 *Jockey Club* dado de alta el 26 de julio de 1913⁴⁰. En a los Nieuport IVM *Argentina* y *Eduardo Castex* por diversos motivos quedaron separados de la línea de vuelo en 1915⁴¹.



Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C Taube



Nieuport IVM



Voisin V LA⁴²



Bréguet III 1913⁴³

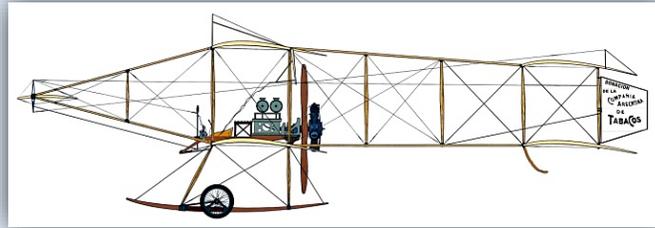
³⁹ MARTIN Eloy. (2015) *Voisin VLA en el Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Voisin-VLA-en-el-Ejercito-Argentino.pdf>

⁴⁰ MARTIN Eloy. (2015) *Breguet III 1913 en el Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.org/AVIACION/EloyMartin/Breguet-III-1913-en-el-Ejercito-Argentino.pdf>

⁴¹ MARTIN Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ej_rcito_argentin

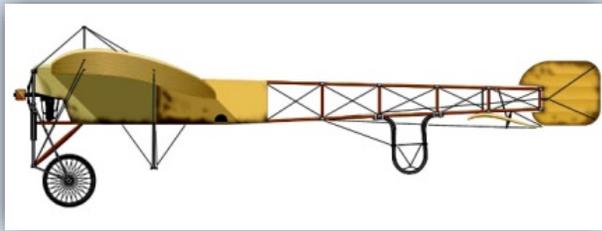
⁴² MARTÍN, Eloy. (2015) *El Voisin VLA en el Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Voisin-VLA-en-el-Ejercito-Argentino.pdf>

Primera Enseñanza

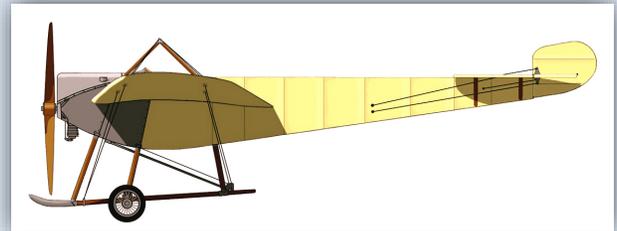


Henri Farman (motor Gnôme 50 hp)

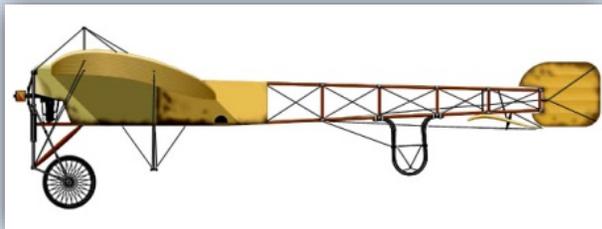
Segunda Enseñanza



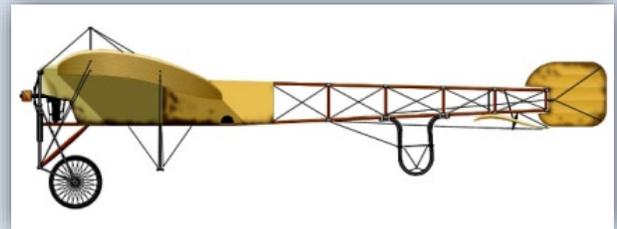
Blériot XI Taxi (motor Anzani 35 hp)



Nieuport IVM Taxi o Ñandú



Blériot XI (motor Gnôme 50 hp)



Blériot XI Bis (motor Gnôme 80 hp)



Morane Saulnier L

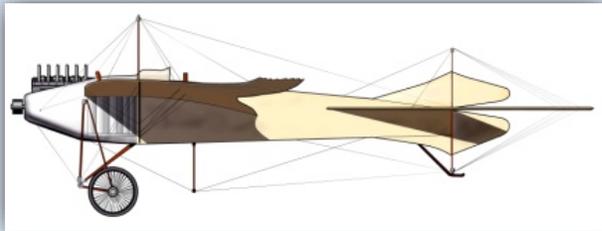


Morane Saulnier G (motor Le Rhône 80 hp)⁴⁴

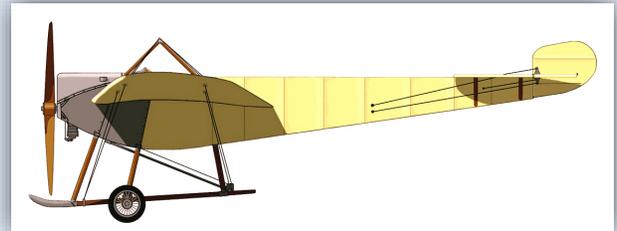
⁴³ MARTÍN, Eloy. (2015) *El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Breguet-III-1913-en-el-Ejercito-Argentino.pdf>

⁴⁴ Morane Saulnier L *Mendoza* y Morane Saulnier G (Gnôme Lambda 80 hp) que perteneció al Ing. Newbery.

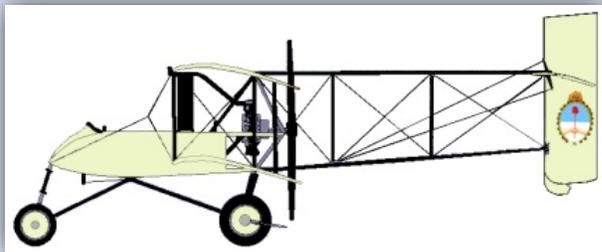
Etapa de Aplicación



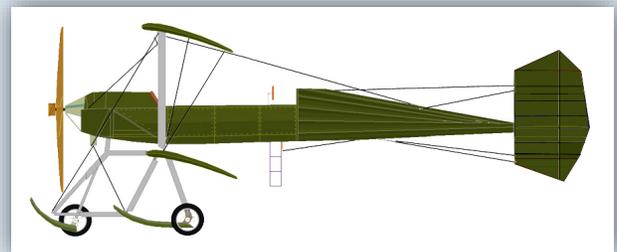
Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C Taube



Nieuport IVM



Voisin V LA



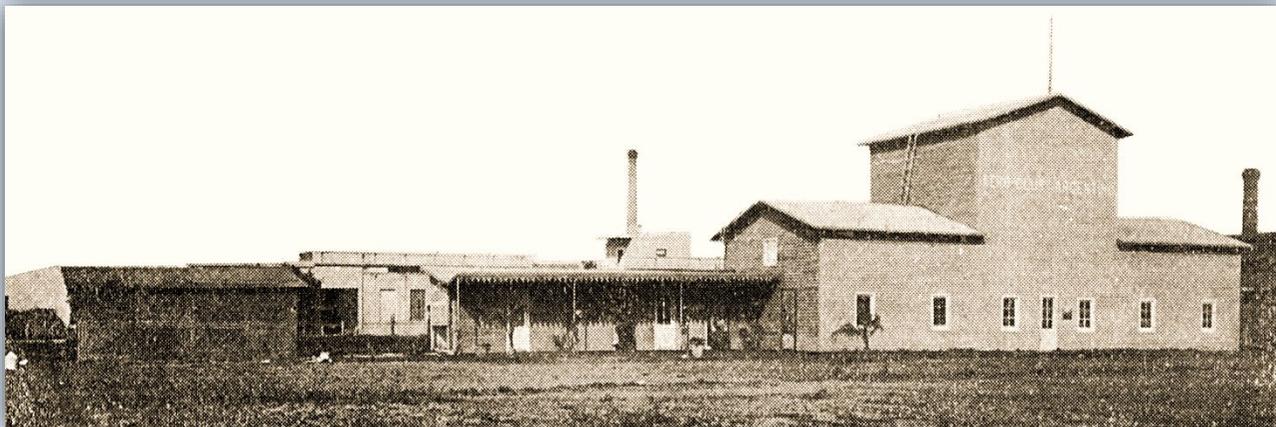
Bréguet III 1913

Aprendizaje de aerostación

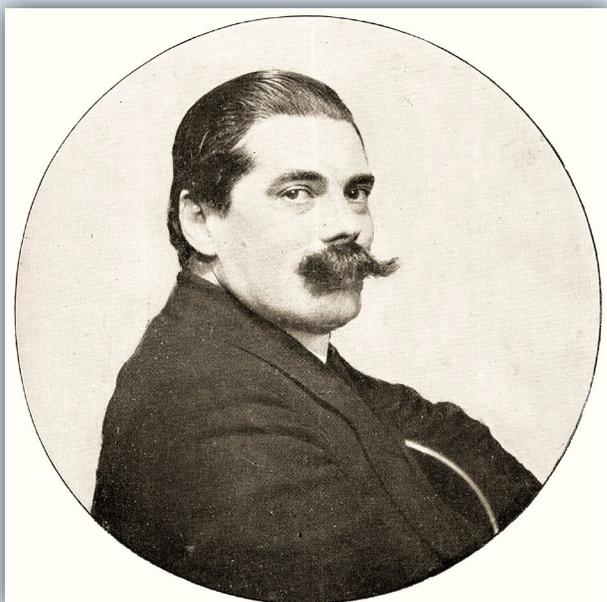
Por último la práctica aerostática se llevaba a cabo en las instalaciones del Parque Aerostático que el Aero Club tenía en el barrio de Belgrano donde también funcionaba un destacamento del instituto llamado Parque Aerostático Militar. La preparación se iniciaba muy temprano; como el inflado de la envoltura era una operación costosa estaba normalmente supervisada con las autoridades de esas instalaciones que estaban a cargo del ingeniero Carlos Irmischer y de Ernani Mazzoleni como encargado⁴⁵, quienes coordinaban la participación de aeronautas y tripulantes del Aero Club Argentino para aprovechar al máximo las navegaciones.

Los vuelos aerostáticos tenían condiciones de operación aún más restringidas ya que estaban enormemente limitados por las condiciones meteorológicas (particularmente el viento y la visibilidad), tiempo de inflado de la envoltura, volumen y costo del gas necesario. Con estas condiciones las autoridades del Parque Aerostático debían maximizar el rendimiento de las aeronaves para satisfacer simultáneamente la actividad de los socios y la de los alumnos militares que iban especialmente a las instalaciones para participar de la instrucción práctica.

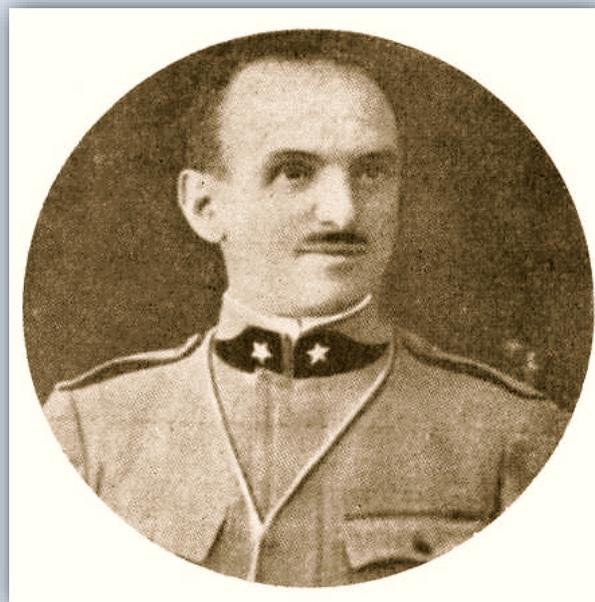
⁴⁵ El aeronauta italiano era un ex oficial del cuerpo de aerostación italiano llegado a nuestro país en 1907. Desarrolló tareas como constructor y reparador de globos; allí fabricaron por lo menos ocho globos de los diez que produjo en nuestro país. También funcionó el Parque Aerostático Militar del cual nos referiremos más adelante.



Parque Aerostático en Belgrano



Ingeniero Carlos Irsmscher



Ernani Mazzoleni

Curso de aerostación Militar

Fue inaugurado oficialmente recién el 5 de septiembre de 1912, en ocasión de la iniciación de los cursos de aerostación militar⁴⁶. Asistieron el Ministro de Guerra, General de División Gregorio Vélez, Coronel Martín José Vicente Rodríguez, Teniente coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi y el Capitán Adolfo Cueto. Así se concretó la primera ascensión de instrucción militar, realizada en el globo *Eduardo Newbery*. Estuvo al mando del ingeniero Alberto Roque Mascías, y fue acompañado por el Subteniente de Artillería Manuel Félix Origone y el Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola.

⁴⁶ El Aero Club Argentino había puesto a disposición del Ministerio de Guerra todo el material aerostático, escuela y profesores para destinarlo al entrenamiento de oficiales y aspirantes a pilotos aviadores.

Despegaron desde las instalaciones del barrio de Belgrano a las 10:45 descendiendo, unos 62 km después, en la localidad bonaerense de Domselaar⁴⁷ cuando el reloj marcaba las 12:10.

Más que un discurso fue una conversación con los comensales donde dio cuenta en detalle de los trabajos realizados por el Aero Club, Sociedad Sportiva, y la comisión central en favor de la aviación militar. Siguieron los discursos con el barón Antonio De Marchi (presidente de la Sociedad Sportiva); y los señores Vaccaro, Duclout y Billinghamurst, quienes pusieron de relieve la acción del Aero Club Argentino y el programa que se proponía seguir desarrollando para nuestras instituciones armadas para las cuales la sociedad ponía a disposición el aeródromo de Villa Lugano, el parque aerostático de Belgrano y todos los elementos indispensables, cuyo costo total superaba los \$ 200.000⁴⁸.

Luego el ingeniero Newbery ofreció un almuerzo donde se exteriorizó un profundo sentimiento de solidaridad, traducido en manifestaciones gratas al Aero Club Argentino y a la Sportiva Argentina, fomentadores del movimiento en favor de la aviación militar. La mesa ocupaba el pabellón destinado a guardar los esféricos y las barquillas donde se exhibían los aparatos científicos y utensilios indispensables para la realización de los vuelos. Los gallardetes aerostáticos⁴⁹ de los aeronautas titulados del club, con sus tonos llamativos contribuían a completar el cuadro. Los sitios de honor fueron ocupados por los representantes de los Ministros de Guerra y Marina, barón Antonio De Marchi; seguían después los señores Teniente Coronel Mosconi, Frank Lavalle Cobo, Teniente de Navío Durand, Leopoldo Saint Laurens, Néstor Caino, Alberto Roque Mascías, Ernesto Newbery, Lisandro Billinghamurst; Mayores Waldino Correa y Alejandro Obligado, Carlos Aubone, Jorge Duclout, Gervasio Videla Dorna, Marcos De Marchi, Manuel Ramos Vivot, Severo Vaccaro, Guillermo Schulz, Jenaro Rongo, Juan F. Zuanich y Manuel A. Roca. En el brindis, Jorge Newbery hizo uso de la palabra.

⁴⁷ Zona donde el 19 de enero siguiente fallecería trágicamente Origone.

⁴⁸ Boletín del Aero Club Argentino Año II N° 9 15 de octubre de 1912.

⁴⁹ **Gallardete aerostático:** Banderas de forma triangular mayores de tres metros de longitud usadas para identificar a los pilotos de globos en sus navegaciones. Cada piloto tenía uno de características particulares.

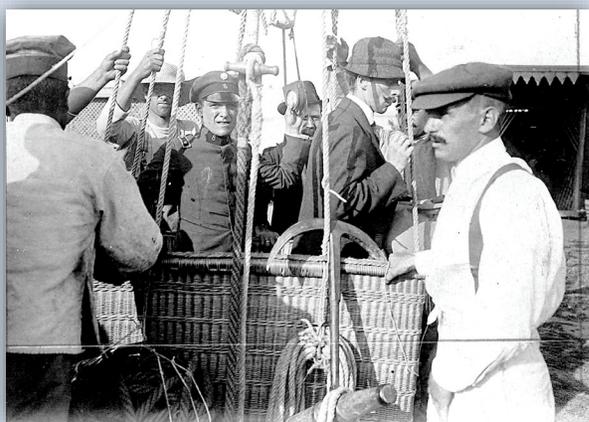


Parque Aerostático. Se pueden ver entre otros a los Ing. Jorge Duclout, Enrique C. A. Mosconi, J. A. Newbery, Alfredo L. Palacios, Arenales Antonio Uriburu, A. R. Mascías y parte de la Comisión Técnica con aparato medidor de corrientes, en ocasión de un almuerzo⁵⁰

⁵⁰ Foto Archivo General de la Nación.



Mascías con el Subteniente Origone y Teniente de Fragata Escola poco antes del primer vuelo de instrucción en el Eduardo Newbery. 5 de septiembre de 1912⁵¹



Vuelos de instrucción aerostática. Izquierda: Eduardo Bradley con el Teniente Saturno Pérez Ferreyra antes de partir desde el Parque Aerostático a Burzaco con el aeróstato Cónдор. 26 de enero de 1913. Derecha: Vuelo desde Parque Aerostático a San Vicente (Villa Numancia) a bordo del Eduardo Newbery tripulado por Ernani Mazzoleni, Tenientes Raúl Eugenio Goubat, Carlos Giménez Kramer, Alfredo Salvador Agneta y el Cabo Pablo Tedoro Fels. 25 de mayo de 1913⁵²

⁵¹ Foto Archivo General de la Nación.

⁵² Fotos Archivo General de la Nación.

Parque Aerostático Militar

Desde el 11 de julio de 1912 contaba con el aeróstato *Bols*⁵³ donado a la Escuela de Aviación Militar por la firma comercial Moss y Cía.⁵⁴, productora de la conocida bebida que dio origen al nombre de la aeronave; y unos años después por el *Quo Vadis?*. Por ese motivo las autoridades del ejército resolvieron crear el Parque Aerostático Militar y lo ubicaron en Belgrano⁵⁵. El Cabo 1.º Tomás Toribio Pino estuvo comisionado con personal de soldados afectado al servicio de inflado y operaciones aerostáticas hasta 1916.

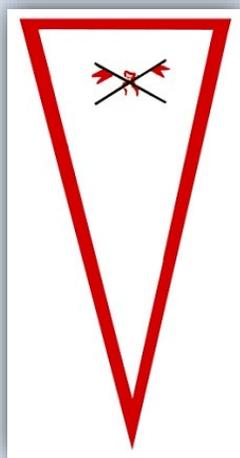
Gallardetes de globo usados por los integrantes del Ejército

Hasta 1919 los atributos o distintivos vinculados con la aviación civil eran prácticamente inexistentes. El único antecedente documentado hasta entonces fueron los gallardetes de globos adoptados para el uso de los pilotos aeronautas registrados por el Aero Club Argentino. Su empleo se implementó a partir de la asamblea realizada por el Aero Club el 4 de diciembre de 1909. En esa ocasión el socio Jorge Duclout preguntó sobre la metodología para establecer comunicaciones con las tripulaciones de globos.

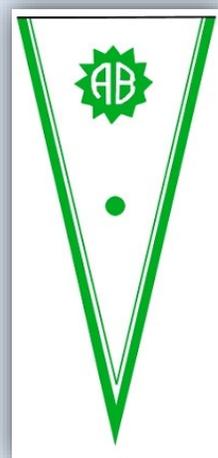
El Ing. Horacio Anasagasti intervino informando respecto del uso de *banderas con colores* personalizadas con las iniciales de los pilotos, empleadas por el Aero Club de Francia. Hubo también una propuesta algo extravagante para los socios que vivieran fuera de la capital. Al paso de un globo estos debían agitar un paño blanco del tamaño de una sábana para informar desde tierra la presencia de un consocio de la institución⁵⁶. Finalmente fueron aprobadas⁵⁷ ambas mociones, la del uso de gallardetes y la del uso de paños blancos desde tierra. De esta manera surgió el gallardete aerostático de la institución y el de los 35 pilotos aeronautas acreditados y registrados.



My Waldino Correa
Pil Aer Nº 3 09JUL08



Tte 1º Raúl Eugenio Goubat
Pil Aer Nº 14 20MAR13



Tte 1º Aníbal Brihuega
Pil Aer Nº 15 20MAR13

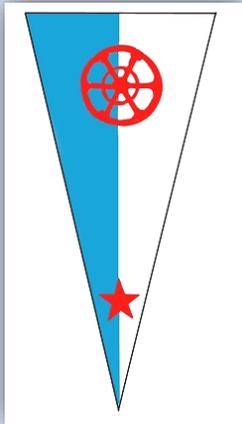
⁵³ El globo tenía una envoltura construida en seda con una capacidad de 900 m³. Efectuó su primer vuelo el 15 de septiembre de 1912 al mando del oficial retirado de la Armada Augusto Bana (Ing. naval piloto aeronauta Nº 13). Despegó desde la Sociedad Sportiva Argentina, actual Campo Argentino de Polo, situada en el barrio de Palermo, hasta la localidad bonaerense de San Vicente en 1:20 hora de vuelo.

⁵⁴ Decreto inserto en Boletín Militar Nº 3309, 1ª Parte.

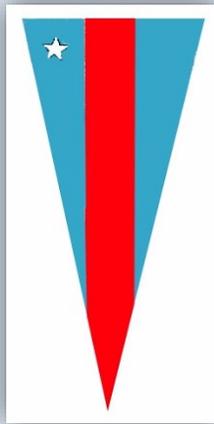
⁵⁵ Sus instalaciones siempre estuvieron fuera del aeródromo de la Escuela de Aviación.

⁵⁶ MARTIN, 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.

⁵⁷ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea 4 de diciembre de 1909. Folios 53 y 54.



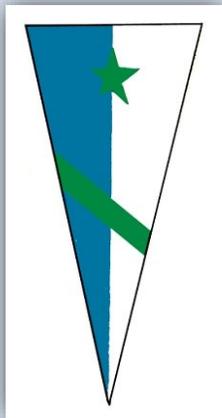
Sarg 1º Francisco Sánchez
Pil Aer Nº 16 20MAR13



Tte Pedro Leandro Zanni
Pil Aer Nº 17 28MAR13



Tte Juan Carlos Ferreyra
Pil Aer Nº 20 28MAR13



Tte Baldomero José de Biedma
Pil Aer Nº 21 24ABR13



Tte Carlos Giménez Kramer
Pil Aer Nº 22 12NOV13



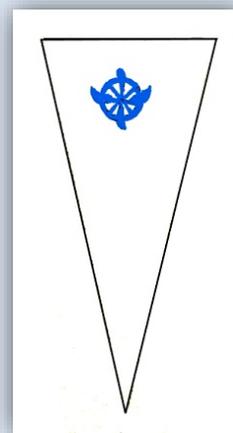
Tte Saturno Pérez Ferreira
Pil Aer Nº 23 23OCT13



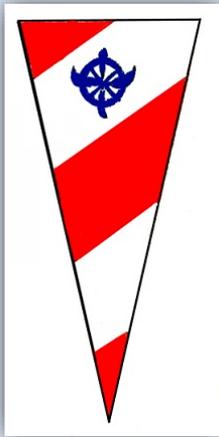
Tte Alfredo Salvador Agneta
Pil Aer Nº 24 06OCT14



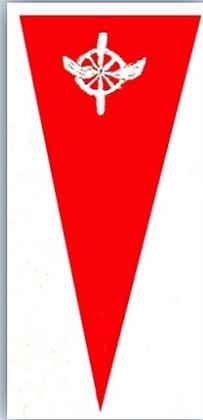
Tte Edgardo Benavente
Pil Aer Nº 25 05ABR14



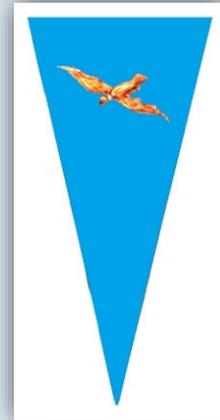
Tte Pedro Elgar Campos
Pil Aer Nº 26 28JUN14



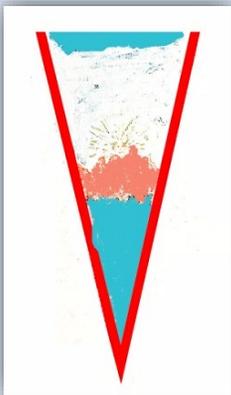
Tte Enrique Padilla
Pil Aer Nº 27 01AGO14



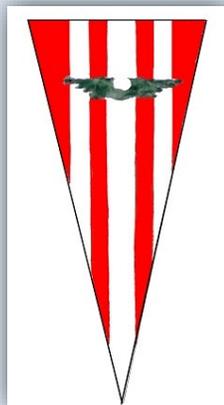
Tte 1º Elisendo Ciriaco Pissano
Pil Aer Nº 28 05ENE15



Tte Antonio Parodi
Pil Aer Nº 29 05ENE15



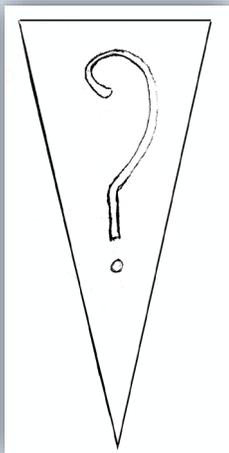
Tte Ángel María Zuloaga
Pil Aer Nº 30 25MAY15



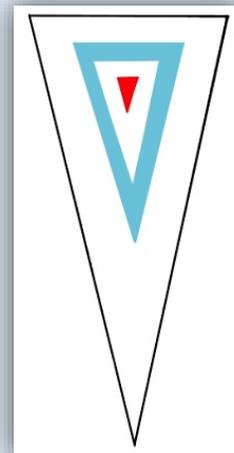
Tte Atilio Esteban Cattáneo
Pil Aer Nº 31 29JUN15



Tte Mario Justo Godoy
Pil Aer Nº 32 29JUN15



Tte Alberto González Albarracín
Pil Aer Nº 33 26JUL15



Alf Ej Urug Esteban Cristy
Pil Aer Nº 35 19SET16

Cierre del Parque Aerostático y transferencia del material

El alejamiento de Mazzoleni para participar en la guerra fue probablemente el motivo más importante por el cual se resolvió desactivar el Parque Aerostático del ACA y transferir la totalidad del material al Parque Aerostático Militar que dependía de la Escuela de Aviación entonces a cargo del Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado.

Esos recursos estaban compuestos no sólo de aerostatos sino también de máquinas de coser especiales, prensas para el engomado de envolturas, elementos para el barnizado y pintura de las telas, laboratorio (depósito de barógrafos, estatoscopios, teodolitos, anemómetros, higrómetros, manómetros, termómetros, etc.). Obligado a su vez lo asignó al depósito de material aerostático que funcionaba en los fondos de los cuarteles de los Regimientos de Infantería N° 1 y 2 en Palermo⁵⁸.

El parque funcionó por el término de dos años con todo el material recibido por el ACA. Su encargado fue el Sargento 1.º Conductor de Aeroplano Segundo Gómez (1885-1920)⁵⁹, responsable del todo el material militar y civil (del Aero Club Argentino).

Finalmente a principios de 1921 todo el material fue transferido a la Escuela de Aerostación Naval en Fuerte Barragán.

En este destino, y luego de un breve servicio, el material fue dado de baja. Los dos globos pertenecientes al Ejército casi con seguridad habrían permanecido en los cuarteles de Palermo hasta 1937-1938 en el mismo local donde enseñó aerodelismo el constructor Virgilio Mira.

Curso de suboficiales Conductores de Aeroplanos

El término Conductor de Aeroplano se originó en el concepto de la tripulación militar en la cual el piloto conducía un observador que desarrollaba la misión encomendada.

Cuando apareció el avión triplaza se revolucionó el concepto de tripulación, a partir del cual consideraba integrada por un piloto (que podía ser oficial o suboficial), un comandante y un radiooperador o artillero según fuese la misión táctica a desarrollar.

⁵⁸ El sitio se encontraba a escasos 150 m de la Sociedad Sportiva y a unos 700 de *Villa Ombúes*.

⁵⁹ Referencias: *Aeronáutica Militar 1912-1937*. Pág. 522.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 1. Pág. 89.

LIRONI Julio Víctor (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres gráficos Fanetti. 1 de julio de 1958. Buenos Aires. Pág. 46 y 58.



Tripulación de un Breguet L-1⁶⁰

En 1913 el Mayor Barrera publicó en su libro *Navegación Aérea* los avances más importantes de la industria aeronáutica europea e incursionó en conceptos relacionados con la conducción militar del recurso aéreo. Al respecto de este tema expresó lo siguiente:

Oficiales Pilotos y Suboficiales Pilotos

En Europa existe la idea de hacer Oficiales Pilotos y Suboficiales Pilotos, los primeros para la conducción de los aeroplanos monoplazas y los últimos para los aeroplanos bi y triplazas. Dicen y con justa razón que un aereoplano poli-plaza es semejante a un navío, en que debe haber un capitán, un mecánico y la tripulación, todos bajo las órdenes directas del primero y que en nuestro caso son: el Oficial observador, el Piloto y un Mecánico (reemplazante del Piloto) y demás pasajeros que pueda llevar el aeroplano. Que por esa causa, el piloto debe de ser un suboficial para que esté directa y absolutamente subordinado al Observador que le indicará el camino á seguir, etc. etc.

Pienso que si esa razón es buena la otra también lo es y que no hay razón de esa diferencia, más aún; que no hay ventaja en ella y eso por las razones siguientes:

El Oficial Piloto, de mayor preparación, que el Suboficial Piloto, se encuentra, por la misma razón, en mejores condiciones que éste para dominar su aparato y también para inspirar mayor confianza a sus pasajeros, lo que permitirá al Observador (que es el Jefe á

⁶⁰ Revista *L'Aérophile*. 15 de octubre de 1911.

bordo), de dedicar toda su atención á la misión de reconocimiento que se le haya confiado por el comando.

El Oficial Piloto, cuya misión en ese caso es exactamente la de un mecánico, no se sentirá disminuido con relación á su colega Observador porque sabrá comprender que uniendo sus esfuerzos, la misión tendrá éxito y que es tan meritorio en el conjunto la ciencia de observación del uno como la habilidad mecánica del otro. Es seguro que no habrá confusión de atribuciones por cuanto las funciones son netamente definidas: la del Piloto, de conducir su aparato en las mejores condiciones y en las direcciones que le indique el Observador; la de éste, de observar y coronar la misión confiada al aeroplano.

El Suboficial Piloto presenta el inconveniente de no poseer, en general, la iniciativa del Oficial Piloto, en razón misma de sus menores conocimientos tácticos, los que en ciertos casos pueden simplificar la misión del Observador por una colaboración feliz.

Pienso por el contrario que el Suboficial Piloto -cuya existencia es realmente necesaria- tendrá su plaza marcada en un aeroplano triplaza; como mecánico, para reemplazar momentáneamente al Oficial Piloto, cuando se trate de recorrer, sin aterrizar, grandes extensiones y también cuando la falta de Oficiales haga sentir esa necesidad.

La aviación del ejército contaba en ese entonces con dos modelos de avión que aplicaba a esta doctrina, el Bréguet III y el Voisin V LA.

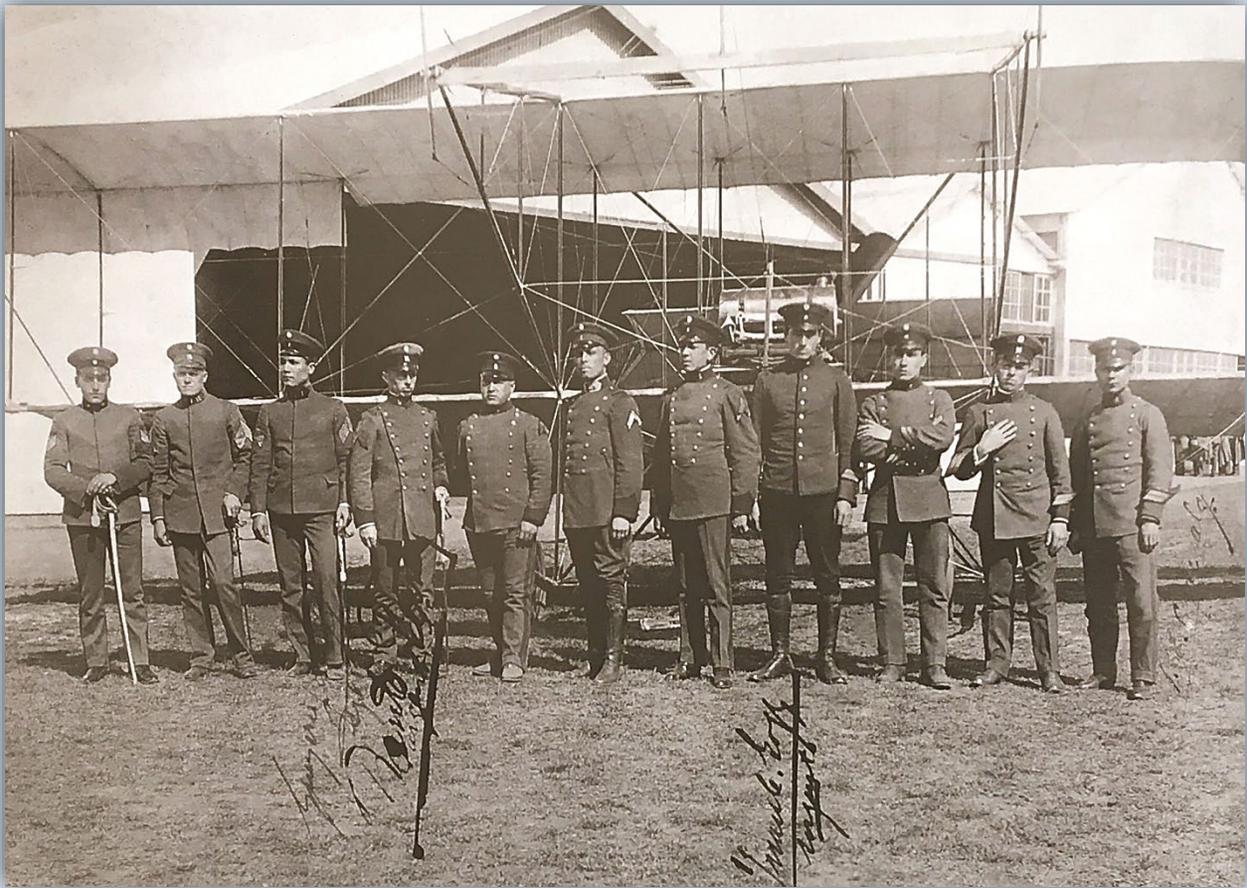
El llamado para realizar el curso se realizó el 1 de septiembre de 1916⁶¹ y se inició el 20 de octubre en El Palomar. Fueron incorporados el siguiente personal:

1. Sargento 1º Gregorio G. López (Batallón 1 de Ingenieros), no finalizó el curso.
2. Sargento Próspero Sianja (Regimiento 15 de Infantería).
3. Sargento Dante Ferrari (Regimiento 15 de Infantería).
4. Sargento Eduardo Romero (Regimiento 1 de Obuses), no finalizó el curso.
5. Sargento Liborio Fernández (Regimiento 8 de Infantería de Línea).
6. Sargento Luis E. Romero (Regimiento 6 de Infantería de Línea).
7. Cabo 1º Juan Crisóstomo Goggi (Escuela de Suboficiales).
8. Cabo 1º Antonio B. Conti (Escuela de Suboficiales), no finalizó el curso.
9. Cabo 1º Emilio Rodríguez (Regimiento 16 de Infantería de Línea), no finalizó el curso.

En el curso también estaba el Sargento Pedro Méndez que no figura en el llamado porque revistaba en la Escuela de Aviación Militar. El 14 de septiembre se incorporaron como alumnos el Sargento José Sandoval (del Regimiento 5 de Infantería de Línea) y el Cabo 1º Federico Forcardell (del Regimiento 2

⁶¹ Disposición Militar. Boletín Militar Nº 4531, 1ª Parte. En este documento fueron convocados siete oficiales y nueve suboficiales, estos últimos para incorporarse al primer curso.

de Artillería Montada)⁶². Al día siguiente se sumó el Cabo 1º Pedro E. Oyarzábal Ponce (Regimiento 8 de Infantería de Línea)⁶³.



Promoción de suboficiales Conductores de Aeroplano. Suboficiales Ángel Custodio Albornoz, Gregorio G. López, Próspero Sianja, Dante Ferrari, Liborio Fernández, Eduardo Romero, Luis E. Romero, Juan Crisóstomo Goggi, Antonio B. Conti, Emilio Rodríguez y Pedro Oyarzábal Ponce. 1916.

El 4 de septiembre de 1918 egresaron con el título adicional de Suboficial Conductor de Aeroplano y Piloto Internacional conforme con las exigencias establecidas por la Reglamentación Aeronáutica Internacional.

La primera camada de suboficiales egresados de la Escuela de Aviación Militar estuvo integrada por el siguiente personal: Sargento Ayudante Ramón Alderete, Sargentos 1º Segundo Gómez, Luis Barruffaldi, Dante Ferrari, Liborio Fernández, Pedro Méndez, Próspero Sianja y José Ángel Sábato⁶⁴ y el Sargento Juan Carlos Goggi.

⁶² Boletín Militar Nº 4544, 1ª Parte.

⁶³ Boletín Militar Nº 4542, 1ª Parte.

⁶⁴ Boletín Militar Nº 5153. 4 de septiembre de 1918.



Entrega de brevets de Conductores de Aeroplano. Alderete, Ferrari, Sianja, Sábato, Fernández, Gómez, Méndez, Barufaldi, Goggi. Delante se ve al Tte 1º González Albarracín. 1918.

Derecha: Distintivo de Conductor Motorista que era usado en el uniforme sobre las jinetas de grado.

A partir de 1922 el título de *Conductor de Aeroplano* fue reemplazado por el de *Piloto Militar* y fue adjudicado a suboficiales, soldados e integrantes de la Reserva de Aviación.

Reservas de Aviación

El 5 de abril de 1915, se creó el *Curso de Reservistas de Aviación*⁶⁵ y el 6 de julio se realizó el llamado para el mismo⁶⁶. El 11 de enero de 1916 se otorgó el título habilitante al siguiente personal de Subtenientes Reservistas de Aviación: Martín Leoncio Pico, Alfredo León Sosa, Soldado Ing. Edmundo Lucius, Enrique A. Molina y los oficiales del Ejército Uruguayo, Teniente 2º de Artillería Cesáreo Leonardo Berisso Pascal y Subteniente de Caballería Esteban Cristi⁶⁷.



Los cursantes delante del Nieuport IVM Eduardo Castex. De izquierda a derecha: Martín Leoncio Pico, Enrique Molina, Enrique Aurelio Torres, Edmundo Lucius y Alfredo León Sosa⁶⁸

⁶⁵ En Boletín Militar Nº 917, 2ª Parte se aprobó el reglamento para funcionamiento de curso especial de aviadores reservistas.

⁶⁶ Resolución Boletín Militar Nº 4188, 1ª Parte. 6 de julio 1915.

⁶⁷ Boletín Militar Nº 4341, 1ª Parte.

⁶⁸ Foto Fernando Benedetto. Recuperado de Internet de: <https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/wp->

Desde entonces, se puso en marcha un complejo plan de formación, capacitación y actualización de los pilotos civiles con vistas, entre otras cosas, a constituir una sólida fuente de reclutamiento y movilización de aviadores. Como parte de este programa de formación de las reservas de aviación, en muchos casos estos ciudadanos, desarrollaron el servicio militar obligatorio en unidades de aviación egresando como soldados pilotos militares de reserva.

Enseñanza de aviación desde 1916

Ese año la escuela publicó en sus memorias, un nuevo programa de formación de personal aeronavegante para oficiales y suboficiales que incluía las siguientes materias:

Materias del curso de oficiales: Teoría del vuelo, Aerología y Aerostación, Motores a explosión, Dibujo, Fotografía, Reconocimientos y observaciones, Táctica y juegos de guerra, Organización y legislación. Observadores de artillería.

Materias del curso de suboficiales: Elementos de física, Motores a explosión, Topografía y orientación, Dibujo.

Formación de personal técnico

En el ámbito militar, la producción aeronáutica, entendiéndose como tal la reparación, restauración y fabricación artesanal o en serie de partes, componentes para aeronaves y motores de aviación surgió en la Escuela de Aviación Militar inicialmente como una necesidad propia del mantenimiento de la precaria y heterogénea flota aérea disponible desde mediados del año 1912 y luego, como un recurso necesario para solventar el crecimiento del parque aeronáutico militar que por ese entonces se veía afectado por dos motivos: la carencia de recursos económicos específicos, y la casi nula disponibilidad de aeronaves, motores, repuestos y partes adecuados debido a que el desarrollo de la Primera Guerra Mundial, absorbía la totalidad de la producción de los países más avanzados en la materia y directamente involucrados en el conflicto.

Curso de Motoristas y Aprendices Mecánicos

Otro desafío no menor que debió afrontar el instituto fue la capacitación del personal técnico y de maestranza necesario para proporcionar el soporte de mantenimiento al material aéreo. En esta dirección dentro del cúmulo de exigencias técnicas requeridas había varias particularidades esenciales:

1. La fragilidad del material en uso.
2. La disparidad de modelos.
3. La escasa expertise del personal técnico del instituto normalmente apoyado por especialistas civiles que transitoriamente pasaban por la escuela para colaborar en reparaciones, reconstrucciones o fabricación de aeronaves, como fueron los casos de Marichal, Noni, Rielo y Parasovchka⁶⁹.
4. El comienzo de la Primera Guerra Mundial que restringió y en algunos casos anuló drásticamente la llegada de partes de motor, hélices, etc.

content/uploads/2020/07/04_edited.jpg

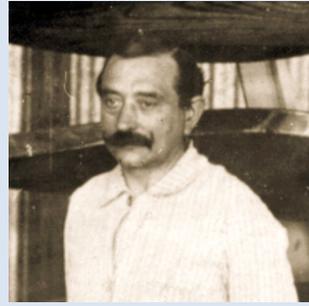
⁶⁹ Inmigrante ruso también conocido también como Juan Molberto.



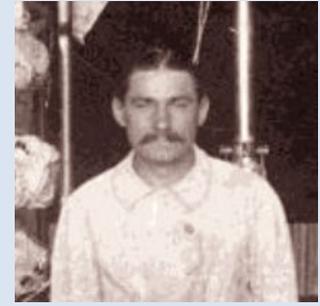
Edmundo Marichal



Gerardo José Noni⁷⁰



Pedro Rielo



Pablo Juan Parasovchka

En 1916 se organizó un curso de Motoristas y Aprendices Mecánicos otro de Maestranzas de aviación destinados a capacitar en la especialidad a soldados conscriptos. La denominada Escuela de Motoristas contaba con un Sargento 1º Encargado, un Maestro de Taller (profesor) y los soldado voluntarios aprendices. Las materias eran fragua y soldadura, carpintería y entelado, ajustaje⁷¹ y montaje de motores. El curso era intensivo y se dictaba por la mañana y la tarde de 6:30 a 11:00 y de 14:00 a 17:30.

Hasta 1919 se desarrollaron dos cursos; en el primero se inscribieron como alumnos veintiún soldados voluntarios⁷². En el segundo veinte⁷³. En ambos cursos se incorporó el siguiente personal:

Curso de aprendices motoristas

Primer curso (1916)	Segundo curso (1917)
Emilio Pablo Adeler	Calos Abbe
Santamaría Acrata	Mateo Barra
Juan Bustos	Alfredo Casaretto
Ruperto Bernardello	Atilio Chiariello
Carlos Blaguroli	Fernando Entrena
Alfredo Bisero	José A. Fernández
Enrique Costallat	Humberto Ferrari
Matías Cajiao	Santiago Germanó ⁷⁴
Enrique Delcuadro	Raúl F. Galindo
Leopoldo R. Evangelista	Antonio Giménez
Ramón Giménez	Pedro A. Giovanini
Raúl C. Martínez	Oscar Juguera
Carlos Nixdorff	José G. Legay
Fermín A. Paz	R. Vargas Luna
Pedro P. Rádice	Julio Maculan
Hércules A. Serra	Pedro Mazzoni
Pablo Schreiber	Juan F. Rabone
Pedro Taborda	Gregorio V. Sabin
Juan Valentini	Ángel M. Volpi
Carlos R. Villegas	Roberto Villaroel
Alfredo S. Adaro	

⁷⁰ Foto Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Vía Mg. Paula Andrea García Pastor.

⁷¹ Relacionado con el armado de la aeronave y reglaje de sus partes.

⁷² Memoria de la Escuela de Aviación Militar. 1916. Foja 50. Disposición Nº 54 de la Escuela de Aviación Militar. Memoria de 1916.

⁷³ Memoria de la Escuela de Aviación Militar. 1917. Foja 80. Memoria de la Escuela de Aviación Militar. 1918. Foja 83.

⁷⁴ Luego recibió el brevet de Piloto Militar (Boletín Militar Nº 8137, 21 de diciembre de 1928).

Cifras representativas del período analizado

Licencias de piloto aeronauta emitidas por el Aero Club Argentino

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	Total
Civiles	8		1		4 ⁷⁵	1		1 ⁷⁶		15
Ejército	1					8	4	6	1 ⁷⁷	20
Armada					1	1				2
Total	9		1		5	10	4	7	1	37

Títulos obtenidos por personal militar

Título	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Piloto Aviador	1 ⁷⁸		4 ⁷⁹	8	6	16		24	4	
Piloto Aeronauta				8	4	6	1	1		
Aviador Militar				4 ⁸⁰	3	1	6 ⁸¹		6 ⁸²	5 ⁸³
Conductor de Aeroplano									9 ⁸⁴	
Reservista de Aviación							6	1	2	
Motoristas y aprendices							21	20		

El 21 de marzo de 1919 se creó Servicio Aeronáutico del Ejército como organismo dependiente de la Dirección General de Ingenieros⁸⁵ y fue nombrado como director del mismo el Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado⁸⁶ que hasta entonces había estado encargado de conducir la Escuela de Aviación Militar. Desempeñó un año hasta su relevo por parte del Coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi y en ese lapso se comenzó a trazar las directivas para el funcionamiento de la aviación militar y civil en el territorio nacional.

La finalización de la gran guerra produjo cambios realmente importantes en las Fuerzas Armadas que promovieron mejoras conceptuales, doctrinarias y organizativas; el 30 de octubre de 1922 el *Ejército Nacional* pasó a llamarse *Ejército Argentino*⁸⁷ y con esta nueva denominación se pudo observar también el alcance de tales cambios. Tres años antes la gran cantidad de material aéreo disponible trajo aparejada la llegada de misiones aeronáuticas de países beligerantes y pilotos veteranos con una significativa cantidad de aeronaves. Además, el gobierno aumentó un 16 % las partidas

⁷⁵ El Ingeniero Eduardo Bradley (Piloto Aeronauta N° 12) era Subteniente de Reserva. El italiano Hernani Mazzoleni recibió el título de Piloto Oficial, sin registro de numeración.

⁷⁶ Carlos Francisco Borcosque (Piloto Aeronauta N° 34) de nacionalidad chilena.

⁷⁷ Subteniente Esteban Cristi (Piloto Aeronauta N° 35) del Ejército de Uruguay, cursante en la Escuela de Aviación Militar.

⁷⁸ Soldado Adolfo Jorge René de Bruyn (Batallón 1 de Ingenieros).

⁷⁹ Soldado Pablo Teodoro Fels (Batallón 1 de Ingenieros).

⁸⁰ Ingenieros Jorge Alejandro Newbery y Alberto Roque Mascías brevets de Aviador Militar N° 1 y 2 respectivamente.

⁸¹ Recibieron el brevet el Subteniente de Reserva Ing. Eduardo Bradley (Boletín Militar N° 4490. 5 de julio de 1916) y el Teniente 2.º Cesáreo Leonardo Berisso Pascal (Boletín Militar N° 4514, 27 de julio de 1916).

⁸² Ejército del Perú: Teniente Guillermo Von Protzel del Castillo y Subteniente Enrique Ruíz Eldredge.

⁸³ Teniente Retirado Martín Desiderio Salinas Gómez, Guardiamarina Ismael H. Montoya Holitzky (Armada del Perú) y Teniente Antonio Locatelli (Ejército Italiano).

⁸⁴ El Sargento 1.º de Infantería Luis Tomás Romero, que no figura en esta camada, habría recibido el brevet el 25 de julio de 1918.

⁸⁵ Decreto. Boletín Militar N° 5294.

⁸⁶ Hasta entonces se había desempeñado como Director de la Escuela de Aviación Militar.

⁸⁷ Boletín Militar N° 1658. 2ª Parte. Pág. 61.

presupuestarias para el Ejército y la Armada⁸⁸ que posibilitaron incorporar material aeronáutico de última generación. En el ámbito institucional estos hechos sumados a la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército marcaron una nueva etapa y un cambio de paradigma en la Aviación de Ejército.

Hubo un reequipamiento total de las aviaciones: militar, naval y civil, además de un desarrollo superlativo de la infraestructura aeronáutica nacional y que repercutió positivamente en la aviación civil. En estos tres aspectos la educación aérea también tuvo un antes y un después, pero esa es otra historia...

Mg. Eloy Martín

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

⁸⁸ En 1919 se había acordado una asignación para el ejército de 37382 millones y en 1920 aumentó a 43259 millones. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. 1928.

RECORDANDO EL PRIMER CRUCE AÉREO COMERCIAL EN EL ATLÁNTICO SUR LA GRAN EPOPEYA DE JEAN MERMOZ



Jean Mermoz
(1901–1936)

Desde que los primeros aeroplanos abandonaron el suelo para un vuelo de corta duración, sus inventores buscaron vencer el gran desafío en permanecer en aire. De los pocos segundos, entre un despegue y un aterrizaje luego adelante, no tardó para que las primeras máquinas tuvieran sus autonomías aumentadas de forma lenta y gradual.

Inicialmente, las primeras experiencias de la aviación comercial mostraban que los motores necesitaban de grandes aplicaciones tecnológicas para darles más durabilidad. Solo así, podrían encarar los grandes desafíos de los vuelos de larga distancia. La autonomía del vuelo fue una constante batalla entre sus constructores. Así mismo, aparecieron las primeras empresas de aviación comercial en varios países. Los vuelos de larga distancia con aviones monomotores a finales de la primera década del último siglo, sirvió como ensayos para que en la década siguiente, grandes avances hicieran la diferencia⁸⁹.

A finales de 1918, en la ciudad francesa de Toulouse, el empresario Sr. Pierre-Georges Latécoère puso en marcha un audaz proyecto para transportar sacas postales de Francia a Sudamérica. En el día 19 de noviembre de ese año, el registró en la Prefectura de Toulouse la *Société des Lignes Aériennes Latécoère*, más conocida por *Líneas Latécoère*. Nació así el Correo Aéreo francés, un gran emprendimiento privado.

⁸⁹ La narrativa que sigue se basa en el trabajo del autor del texto. CERETTA, Teomar B. *Nas Asas da Linha do tempo – Saint-Exupéry e os Companheiros da Aéropostale*. Florianópolis: Edição do autor, 2019. P.158 a 166.

Inicialmente las sacas postales comenzaron a ser transportadas de Toulouse hasta Casablanca, en Marruecos. Después de probado exitosamente este segmento, en una segunda etapa, los frágiles *Breguet-14* ya estaban volando por el litoral de la África, hasta Dakar en Senegal. En el año de 1924, el señor Latécoère envió a Sudamérica un representante para negociar una extensión de sus rutas con los gobiernos de Brasil, Uruguay y Argentina.

En vista de los fracasos con el gobierno brasileño, el empresario francés declinó de su sueño, y vendió 93% de su compañía a su compatriota Marcel Bouilloux-Lafont, un próspero empresario de la construcción civil quien disfrutaba de gran credibilidad en Brasil, Uruguay y Argentina. Las *Líneas Aéreas Latécoère* dejaban de existir.

El 20 de septiembre de 1927, el nuevo propietario, Marcel Bouilloux-Lafont, rebautizó su nueva empresa de aviación comercial, que pasó a llamarse *Compagnie Générale Aéropostale*, o simplemente *Aéropostale*. Ella inició sus operaciones de vuelos postales en Sudamérica en el año de 1928, conectando Buenos Aires a Natal en Brasil, teniendo como punto intermediario la ciudad de Rio de Janeiro, la capital brasileña en la época.

Desde Toulouse a Dakar, el transporte aerpostal era hecho con regularidad con una nueva generación de aviones, los nuevos *Laté-25* y *Laté-26*, que reemplazaron los *Breguet-14* de los tiempos de la 1ª Guerra Mundial. Los *Laté* eran aviones más confiables y más rápidos, con poder de carga y autonomía aumentada. En Sudamérica, los "cansados" *Breguet-14*, que fueron utilizados para hacer las exploraciones iniciales, las pocas unidades que habían resistido en el tiempo, fueron distribuidas en algunas escalas para eventuales sustituciones. De este modo, de Buenos Aires a Natal, en más de 4 mil kilómetros, las sacas postales también ya eran transportadas con regularidad de un extremo a otro. Sin embargo, no tardó mucho para que *Aéropostale* ampliara su red al otro lado de la Cordillera de los Andes. A partir de 15 de julio de 1929, Santiago de Chile se convirtió la ciudad extrema de la línea, que desde la costa del Pacífico conectaba la lejana Toulouse, en Francia.



Recorte del diario chileno *La Nación*, martes 16 de julio de 1929

Si de Toulouse a Dakar, y de Santiago de Chile a Natal en Brasil, el correo era transportado en tiempo récord por aire, en el Océano Atlántico el correo era transportado por embarcaciones rápidas entre Dakar y Natal. En 1929, la industria francesa aún no tenía un avión con autonomía confiable para conectar estas dos ciudades. Pero, Aéropostale invertiría en ese emprendimiento.

El primer intento para comunicar la Europa a Sudamérica por aire, sucedió en 1922 con dos portugueses. En el día 30 de marzo, piloteando un hidroavión biplano *Fairey III D*, con 350 hp, el *Lusitânia*, partieron de Lisboa con destino a Rio de Janeiro, el Contraalmirante Carlos V. Gago Coutinho, como navegador, y el Capitán de Fragata, Artur de Sacadura Cabral, como piloto, ambos de la Armada de Portugal.

El *Lusitânia* tuvo que hacer diversas escalas en las Islas del Atlántico Sur para llegar al territorio brasileño. Sin embargo, en el día 18 de abril, al amerizar con un mar agitado cercano de los acantilados de São Pedro y São Paulo, el *Lusitânia* se hundió debido a averías en uno de los flotadores. Los dos tripulantes fueron transportados en navío para la Isla de Fernando de Noronha, adonde quedaron hasta recibir un nuevo *Fairey* enviado por el gobierno portugués. Finalmente, los dos portugueses llegaron a su destino, en Rio de Janeiro, en el día 17 de junio, después de recorrer 8 mil kilómetros, para los cuales fueron consumidas 62 horas de vuelo en el espacio de 79 días de peripecias⁹⁰.

En el día 20 de mayo de 1927, el americano Charles Lindbergh había conquistado la primacía del cruce en Atlántico Norte. Volando solo con su avión, *The Spirit of Saint Louis*, prefijo *N-X-211*, fabricado por *Ryan Aircraft Co.*, Lindbergh conectó en vuelo directo Nueva York a París, en 33 horas y 31 minutos⁹¹.



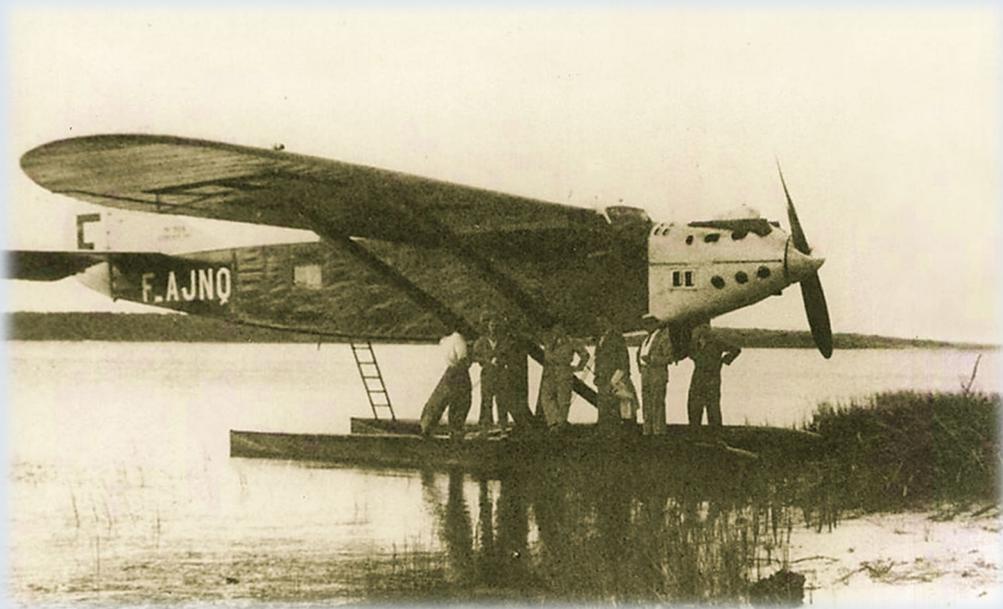
Charles Lindbergh y el The Spirit of Saint Louis, con que conectara en vuelo directo Nueva York a París.

⁹⁰ SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, Coleção Aeronáuticas. INCAER. Belo Horizonte: Itatiaia, V II, 1990. P. 31.

⁹¹ Charles Lindbergh – Wikipédia.

En estos momentos, Mermoz deseaba repetir el hito de Lindbergh sobre el Atlántico Sur, sin embargo, en un vuelo comercial, abriéndose de esta manera una ruta regular entre Dakar en África, y la ciudad de Natal en Brasil, hasta porque, los competidores alemanes invirtieron fuertemente en Sudamérica de forma muy organizada. En 1930, la Lufthansa iniciaba el correo transatlántico, pero, en ausencia de un avión con autonomía para vencer las distancias oceánicas, ellos también llevaron sacas de correo de Sudamérica hasta Europa en un transatlántico. Conforme el comandante aviador Aldo Pereira, los alemanes iniciaron sus vuelos transatlánticos en 3 de febrero de 1934. Esta operación era hecha con una parada intermedia en Atlántico Sur, adonde el hidroavión *Dornier DO-18 Taifun* era catapultado por el navío *Westphalen* con destino a Natal en la costa brasileña, adonde aterrizaba en las aguas del Río Potengi, después de volar por más de 14 horas⁹².

Después de dos años de trabajo ininterrumpidos, dedicados a la organización de la red aérea de Aéropostale en Sudamérica, en el día 20 de enero, el incansable Jean Mermoz embarcó para Francia. Ese aviador, que estaba siempre en la línea de frente, abriendo e inaugurando nuevas rutas, ahora iría a dedicarse exclusivamente al primer cruce comercial en vuelo directo sobre los 3.170 Km de océano, con una primera ligación entre las ciudades de Saint-Louis en Senegal y Natal, en Brasil.



Laté-28.3. El avión comercial del primer cruce directo sobre el Atlántico Sur.

Fuente: www.Google.com.br – Imágenes. <https://www.thisdayinaviation.com/tag/f-ajnq/>

Desde 1928, el gran monomotor *Laté-28* se encontraba en operación en Sudamérica. Mermoz conocía el avión, pues había volado en Argentina hasta la distante Patagonia. Él consideraba el *Laté-28* un avión con las cualidades necesarias para realizar el gran salto sobre el Atlántico Sur, en vuelo directo, de África a Brasil. El *Laté-28* era un avión con tren de aterrizaje convencional, equipado con un motor de 650 hp., capaz de alcanzar 200 km/h, con una autonomía para cubrir hasta 1.500 km em un único vuelo. Después de exhaustivos ensayos con el *Laté-28*, Jean Mermoz solicitó un encuentro con su jefe Bouilloux-Lafont. El sugirió innovaciones técnicas, transformando el avión terrestre en hidroavión con mayor autonomía para cubrir cuatro mil kilómetros. Además de llevar sacas postales, su enorme

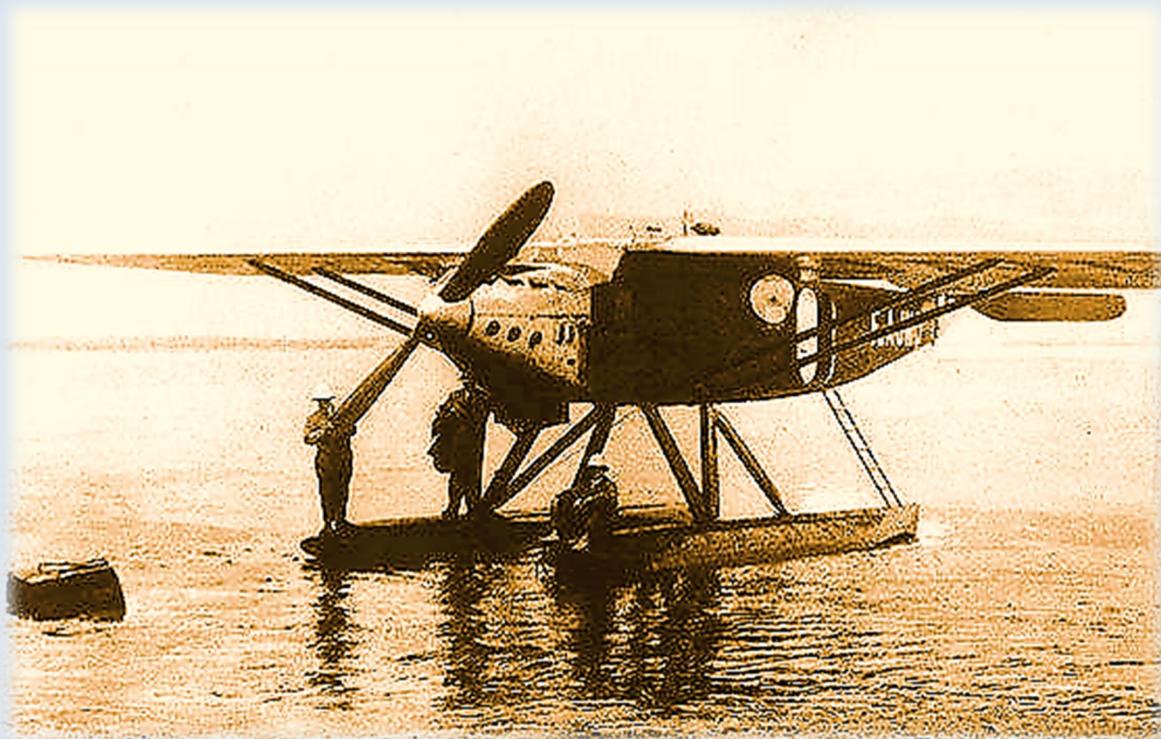
⁹² PERREIRA, Aldo. *Breve História da Aviação Comercial o Brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Gráfica e Editora, 1987, p. 150, 162 e 163.

compartimiento permitía llevar un navegador y un radiotelegrafista. El señor Bouilloux-Lafont estuvo de acuerdo en transformar el *Laté-28* terrestre en hidroavión. De ese modo surgió el *Laté-28.3*.

Apenas había desembarcado en Francia, Mermoz ya estaba empeñado en el proyecto de la travesía sobre el Atlántico. Él se dedicó a exhaustivos ensayos con el *Laté-28.3* sobre el Lago de Saint-Laurent en Perpignan. Después de ajustar el avión, Mermoz trasladó el *Laté-28.3* a Marignane, adonde lo hizo ensayos oficiales sobre el inmenso Lago de Berre, cercano de la ciudad de Marsella. Mermoz fijó la fecha para la primera travesía oceánica en la luna llena del día 17 de marzo de 1930. Sin embargo, las condiciones climáticas se han vuelto inclementes en aquellos días, y una nueva fecha tuvo que ser remarcada para el vuelo pionero entre Saint-Louis e Natal.

El clima ha mejorado a finales de marzo, y Mermoz decidió no más tardar su partida. En posesión de su licencia de piloto de hidroavión, se dedicó integralmente a los últimos vuelos de pruebas. Después de exhaustivos ensayos, el piloto consideró el *Laté-28.3* en condiciones para enfrentar el grande salto.

Pero, antes de partir definitivamente para Saint-Louis, en Senegal, Mermoz preparó un raid en circuito cerrado entre Marignane, Cap d'Agde e Toulon, para presentar a las autoridades francesas las cualidades y la seguridad del avión antes de la travesía. Entre los días 11 y 12 de abril de 1930, Mermoz rompió el récord mundial de distancia y tiempo de vuelo, al recorrer 4.300 Km en 30 horas y 25 minutos. Esto demostró que *el Laté-28.3*, no solo superó fácilmente la distancia a ser recorrida sobre el oceánico, como había una autonomía para volar otras 5 horas de vuelo más allá del destino programado. Con eso, el probaría a las autoridades francesas, que el avión cumplía con los requisitos necesarios para su vuelo de debut.



Gimié, Mermoz y Dabry sobre el Latécoère 28-3 F-AJNQ en Saint-Louis, Senegal, mayo de 1930. (Keystone)

Para que Mermoz pudiera realizar el primero vuelo comercial sobre el largo Atlántico Sur, él tendría que conseguir una autorización de la Aeronáutica Francesa. Después de difíciles negociaciones entre la Aéropostale y burócratas en Paris, un permiso oficial fue emitido por carta dirigida a las autoridades de Natal. La misma sería entregada por las manos de Mermoz. Si el cruce tuviese éxito, la Aéropostale podría reclamar la regularidad de los vuelos sobre el Océánico Atlántico. Pero, si fallase, la carta no llegaría a su destino, y con eso, las autoridades francesas no podrían ser culpadas por haber aprobado ese raid⁹³.

Mermoz ha definido la fecha para su partida en la luna llena de mayo. Él bautizó el *Laté-28-3* como el *Comte de la Vaulx* en homenaje al compañero de aventuras sobre la Cordillera de los Andes.

Acompañado por su tripulación, teniendo como navegante Jean Dabry, Léopold Gimié como radiotelegrafista y el director Didier Daurat, despegó del Lago de Berre con destino a Saint-Louis en Senegal.



Los pioneros de la travesía: (De izquierda a derecha) Dabry, Mermoz y Gimié.

Fuente: www.google.com.br – imágenes.

En el día 12 de mayo de 1930, el *Laté-28.3* estaba pronto para la gran aventura. Las primeras bolsas postales, con 141 kg de maletas de correo cruzarían el Atlántico Sur en un vuelo comercial, comandado por el incansable Mermoz.

Poco antes de partir, él le confidenció a Daurat: “*si yo triunfo, será muy grandioso para la línea. Si fallo, simplemente seré un piloto menos*”.⁹⁴

⁹³ FLEURY, Jean-Gérard. *A Linha*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. P.227.

⁹⁴ KESSEL, Joseph. *Mermoz*. Paris: Éditions Gallimard, 1938. P. 332.

Tres Aviadores en un Vuelo Trasatlántico

UN PERIODISTA AMERICANO HACE VER LOS PERJUICIOS QUE A E. U. CAUSARIA LA CUOTA

Walter F. Woodhull dice que sería necesario que los canadienses cuando los japoneses y los chinos fueran excluidos de la Agricultura en California.

Trasparen las cosas. LA OPINION. WALTER F. WOODHULL, editor de un periódico de los Estados Unidos, ha escrito una columna de opinión en la que hace un estudio de los perjuicios que a los Estados Unidos causaría la cuota de inmigración que se propone para los japoneses y los chinos. Woodhull dice que sería necesario que los canadienses cuando los japoneses y los chinos fueran excluidos de la Agricultura en California.

El avión que se estrelló en el mar el día 12 de mayo, cuando se dirigía a Rio de Janeiro, Brasil, fue el Phocée, que llevaba a bordo a Jean Mermoz y otros dos franceses. El avión se estrelló en el mar a las 11.35 p. m. y los tres aviadores fueron salvados por un hidroplano especial.

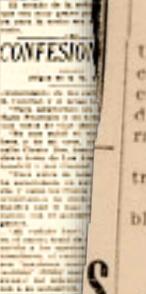
DR. R. HONDA
Especialista en enfermedades de la piel y de la garganta.

DR. FRANCISCO ARMBURU
Especialista en enfermedades de la piel y de la garganta.

"BIOSAN"
Operativo de la sangre. Una nueva cura para la anemia, la leucemia y el cáncer.

- Encalló el Barco en que Viajaban -

Se salvó una fotografía de los tripulantes del hidroavión "Phocée", que encalló en la costa de Colombia la semana pasada y que quedó perdido para siempre. A la derecha el Capitán del barco H. W. Lee.



JEAN MERMOZ Y OTROS DOS FRANCESES SALIERON AYER DE SENEGAL PARA EL BRASIL

United Press para LA OPINION. RIO DE JANEIRO, Mayo 12.— A pesar de haber sabido de la catástrofe ocurrida en Puerto Lámón, Costa Rica, donde pereció el aviador mexicano Pablo L. Sidar, el aviador francés Jean Mermoz vuela hoy en la noche sobre el Atlántico. Mermoz, acompañado de otras dos personas, salió de San Luis, Senegal, hoy a las seis de la mañana, esperándose en Natal, mañana en la madrugada.

Hoy a las cuatro de la tarde, se recibió el siguiente mensaje inalámbrico de Mermoz: "Acabamos de comer sandwiches y beber champaña. Todo bien y volamos a cincuenta metros sobre el mar".

Cerca de las cinco de la tarde se anunció que los aviadores continuaban volando y que habían sido vistos por el vapor Phocée.

Los aviadores han estado enviando señales cada quince minutos. Mermoz hace el vuelo en un hidroplano especial.

ZONA TORMENTOSA

RIO DE JANEIRO, Mayo 12.— Un mensaje de los aviadores franceses que cruzan el Atlántico, recibido aquí a las once de la noche, dice que han desviado la ruta, para salvar una zona tormentosa.

A las 11.35 p. m. fué recibido otro mensaje que dice: "Tiempo sigue malo. Cielo nublado y mar fuerte".

TODO BIEN

PARIS, Mayo 12.— (Martes).— Un mensaje inalámbrico recibido hoy en la mañana de Jean Mermoz,

JEAN MERMOZ Y OTROS DOS FRANCESES SALIERON AYER DE SENEGAL PARA EL BRASIL

el aviador francés que vuela sobre el Atlántico, dice que el avión se encuentra sobre la Isla San Paulo, a 340 millas al Noroeste de Fernando da Noronha. La Isla se encuentra a doscientas millas de la costa.

El mensaje dice así: "Todo bien. Hemos caminado dos terceras partes de la jornada. Creemos llegar a las once de la mañana".

SUENO, PURIFICA Y ESTIMULA LOS RIÑONES
Una Fórmula de Yodas sin Dragas Otra marca con Hoja en la Salud.

DR. KIMI
Especialista en enfermedades de la piel y de la garganta.

LA ASOCIACION MEDICA LATINA
LOS MEJORES SERVICIOS MEDICOS — DERMATOLOGICOS — DENTALES — OPTOMETRICOS

VICTOR A 75 Cvs.
El mejor musical mexicano. Incluye un catálogo de discos.



Diario La Nación, Santiago de Chile, martes 13 de mayo de 1930

Exactamente a las 10 h y 56 minutos UTC – hora de Londres, Jean Mermoz arrancó de las aguas de Saint-Louis el *Laté* con peso total de 5 toneladas. Después de subir lentamente, dirigió el avión hacia la ciudad de Natal al otro lado del Atlántico, precisamente a 3.170 km de distancia.

A pesar de las dificultades para organizar el vuelo, Mermoz planeó metodológicamente la primera travesía comercial transatlántica. Él estaba acompañado con la vigilancia de dos barcos posicionados en la ruta, en intervalos de mil kilómetros entre sí, que, atentos, estaban preparados para ayudarlo en caso de necesidad. Gimié, el radiotelegrafista, establecía comunicación permanente con el barco *Phocéé*, que estaba a mil kilómetros de Dakar, y con el barco *Brentivy*, que estaba a mil kilómetros de Natal.

Después de volar por 21 horas, con las primeras luces del día 13 de mayo de 1930, Mermoz posó el *Conde de la Vaulx* en el estuario del Río Potengi, en Natal. Él había batido el récord mundial de distancia en línea recta con un hidroavión monomotor. Tan pronto como llegó a Natal, inmediatamente la carga postal fue transferida para un barco que, a su vez, las entregó a un vehículo en el puerto, donde las bolsas postales fueron conducidas para el aeródromo. El aviador Raymond Vanier esperaba con el motor de su avión caliente, para conducir al Rio de Janeiro las históricas sacas postales.



De escala en escala, en las cuales los pilotos se turnaban por la larga costa brasileña, el correo Europa-América pasó por la capital de Brasil, por Montevideo y Buenos Aires. Por último, el aviador Henri Guillaumet, se encargó de entregarla a los chilenos, en su aeródromo de Colina, después de cruzar la

Cordillera de los Andes. Este primero correo transportado en cuatro días por vía aérea, desde Europa a la Costa del Pacífico, un hecho inédito para época, fue considerado un marco histórico el inaugurar el vuelo comercial directo sobre el Atlántico Sur, conforme las noticias en periódicos y radios de entonces.

A pesar de la euforia que Mermoz vivía con los gloriosos momentos por la grande conquista, él intentaría una segunda trasposición, ahora en sentido inverso, saliendo de Natal con destino a África.

Después del calor de las festividades, en el día 31 de mayo de 1930, Mermoz despegó de Rio de Janeiro con destino a Natal, adonde debería quedarse unos días para organizar su retorno para África. Un vuelo sobre el Atlántico Sur en sentido Oeste-Leste aún no había sido realizado. Mermoz quería repetir el hecho de Charles Lindbergh tres años después. El *Laté-28.3* pasó por una minuciosa revisión para enfrentar la larga travesía a Dakar.

Mermoz estableció la fecha para el despegue en la luna llena de 8 de junio de 1930, ya que la claridad lunar favorecía su navegación visual nocturna. La carga comercial comprendía 150 kg de bolsas postales. Era casi medianoche cuando el avión fue remolcado para una de las extremidades del Rio Potengi, en Natal, bajo una fuerte claridad de luna llena. La noche estaba caliente y el viento no soplaba a favor de despegue. Mermoz sabía que no sería fácil para sacar el *Laté* con 5,5 toneladas en aquellas condiciones. Él hizo ocho intentos sin éxito. El avión mantenía los flotadores colados en la superficie lisa de las aguas de Potengi, y el gran pájaro insistió en no despegar de la hidropista. Mermoz ordenó a sus auxiliares para dejar el avión listo para una nueva tentativa en la madrugada del otro día y fue descansar.

Temprano en la mañana del día 9, Mermoz retornó a su puesto de pilotaje. Las condiciones del viento no habían mostrado signos de cambio. Insistente, reinició quince despegues en vano. Los mecánicos sacaron un poco de combustible para aligerar el peso del avión, e incluso cambiar la dirección del despegue, pero todos los esfuerzos fallaron.

En los días 10 y 11 de junio, el avión se sometió a una revisión exhaustiva. En el día 12, Mermoz había hecho otras doce carreras. El obstinado *Laté* no se liberó de las aguas, para su desesperación. Después de completar 35 despegues sin éxito, las bolsas postales fueron cambiadas para los barcos que hacían el camino, Natal-Dakar. En la tentativa de obtener algún suceso, Mermoz alivió el peso de *Laté* al máximo y lo trasladó a la Laguna del Bonfim, desde donde intentaría despegar.

Sin embargo, nuevamente la partida ha sido pospuesta para la semana siguiente, cuando llevaría el próximo correo con destino a Europa. En ausencia de vientos para el despegue, Mermoz tuvo que retardar su salida para la luna llena de julio. En este intervalo, una demanda del Ministerio del Aire de Francia exige refuerzos en los flotadores del avión. Por esa razón, una nueva fecha tuvo que ser reprogramada.

Los vientos que eran favorables para el despegue disminuyeron a cero en el día 8 de julio de la luna llena. Otra vez los planos fueron alterados. Pero, Mermoz no estaba convencido, y delante de la inmensa hidropista de la Laguna del Bonfim, intentó despegar sobre sus aguas espejadas. Solo en ese

día hizo once carreras frustradas. En el 9 de julio, hizo otras seis tentativas inútiles. En total se habían completado cincuenta y dos intentos fallidos para sacar al pesado *Laté* de las aguas en Natal.

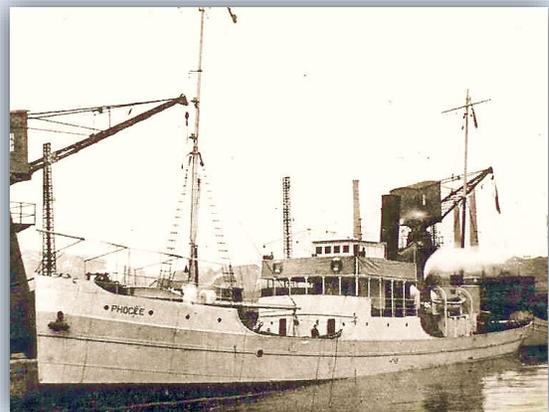
Al otro lado del Atlántico, en la distante Toulouse, Daurat seguía por T.S.F. los movimientos de Mermoz. Cuando se enteró de los cincuenta y dos intentos sin éxito, él ordenó que el correo se transfiriera a uno de los barcos de la Aéropostale para seguir a Dakar, vía marítima.

Mientras Mermoz dudaba en cumplir con las órdenes de Daurat, de repente el viento comenzó a soplar desde el sureste. Era todo lo que necesitaba para sacar el pesado monomotor de aquello lugar. Cada uno de los tripulantes ocuparon su puesto, y el aviador gritó a sus compañeros: “*ahora vámonos!*” En unos minutos, el avión se liberó de las aguas de la Laguna del Bonfim, tomó rumbo hacia África, ascendió lentamente en la dirección noreste sobre el océano y desapareció en la oscuridad. Ese despegue fue notorio en el medio aeronáutico brasileño, así como los cincuenta y tres despegues de Mermoz.

A medida que el enorme *Laté-28.3* avanzaba sobre el océano, Dabry informó a Mermoz de su posición. Gimié, atento al T.S.F., se mantuvo en contacto con Natal, Fernando de Noronha, luego con el barco *Brentivy*. El avión volaba en la noche iluminada por la luna con cielos tranquilos. Después de vencer la Zona de Convergencia Intertropical, la famosa ZCIT, una región de turbulencias climáticas en medio de Atlántico, Mermoz creía que su vuelo sería solo una caminata para llegar a la costa de África.

En fin, después de volar por la madrugada, el día se iluminó. Mermoz que volaba contra el sol, miró una desgracia frente a él. El parabrisas y el carenado del motor estaban inmundos de aceite. El medidor de presión en el panel se puso en cero. El instrumento indicaba un rápido aumento de la temperatura de la máquina. Los tripulantes sospechaban que se había roto una manguera de aceite y, en consecuencia, el motor podría parar a cualquier momento.

El *Laté* estaba a 900 kilómetros de la costa africana, cuya distancia era técnicamente imposible de superar. Mientras tanto, Dabry, el navegador, alimentó el motor con aceite a través de una tubería especial. Gimié, el radiotelegrafista, pasó a enviar señales S.O.S. al navío, que estaba a 70 kilómetros de distancia para ayudarlos. Mermoz informó al comandante del *Phocée* que iba amerizar próximo al barco para facilitar el rescate. A cada minuto el *Phocée* actualizaba su posición. El avión fue conducido rápidamente al pequeño punto que apareció en el horizonte a su frente.



Amerizar en alta mar sobre grandes olas oceánicas era una operación complicada. El mar estaba agitado, pero no había otra opción. Mermoz deslizó el avión suavemente, aprovechó la elevación de una ola frontal y posó el pesado *Laté*.



(De izquierda a derecha) Jean Dabry, Jean Mermoz y Léopold Gimié.
(Fuente: le Figaro)

Desde el barco, los marineros lanzaron un bote salvavidas para recoger a los tripulantes y las sacas postales. Todos fueron subidos al barco, y con un cable de acero ataron el avión al navío, con el cual tenían la intención de remolcarlo hasta Dakar.

Sin embargo, un flotador se rompió, y en minutos la aeronave se fue al fondo del Océano. Pero el joven piloto no se dio por derrotado. Volvería a los frentes de las batallas.



Recorte La Nación, martes 15 de julio 1930

En su novela, *Tierra de Hombres*, Saint-Exupéry expresó muy bien las cualidades de este aviador que siempre estuvo en la vanguardia: “Mermoz se lanzaba a estas peleas sin saber nada de su adversario, sin saber si saldría vivo de la aventura. Mermoz ‘experimentaba’ para los otros”.

Teomar Benito Ceretta

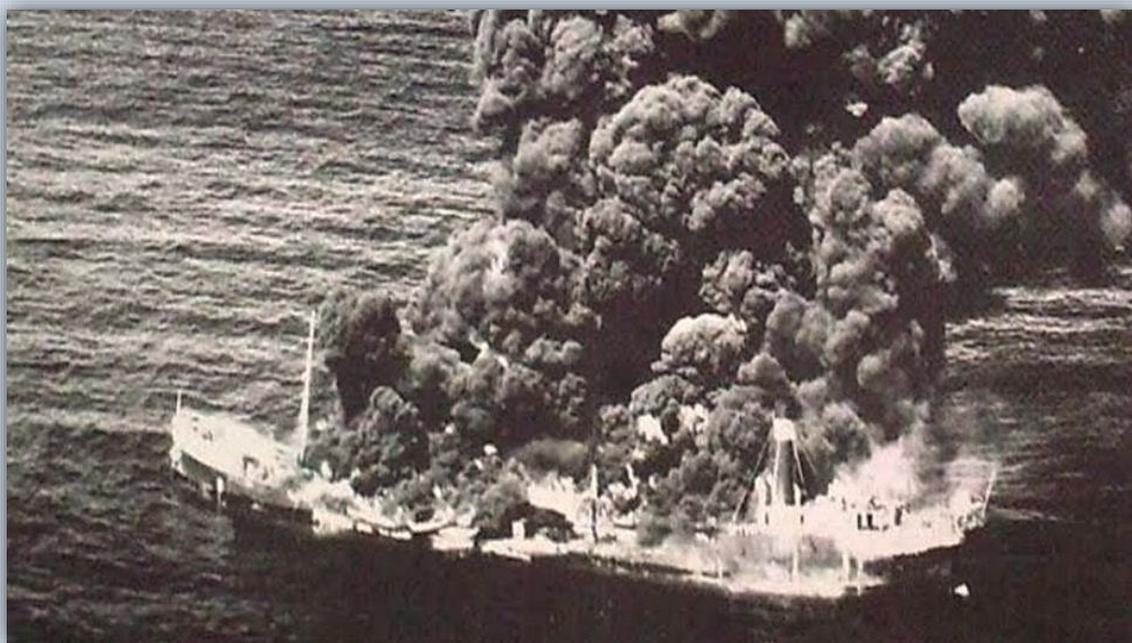
Miembro Correspondiente en Brasil
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

ESCUADRON DE CAZA 201

PARTICIPACIÓN DE MÉXICO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Corría el año de 1942 y la Segunda Guerra Mundial se expandía por el mundo, con la entrada de los Estados Unidos al conflicto, el continente americano se veía cada vez más expuesto al mismo. Nuestro país de México, se declaró nación neutral desde un principio, sin embargo, se veía comprometido con los países aliados, en el suministro de materias primas.

En mayo de 1942, México fue objeto de una agresión por parte del gobierno alemán, cuando el 13 de mayo fuera hundido el buque petrolero “Potrero del Llano” y siete días más tarde, el “Fajo de Oro”, ambos en el área del Golfo de México.



El buque petrolero “Potrero del Llano” arde en las aguas del Golfo de México, tras ser atacado por un submarino alemán.

Ante este agravio, el 22 de mayo el entonces presidente de la República, Gral. Manuel Ávila Camacho, decreta un estado de Guerra entre México y las Potencias del Eje: Alemania, Italia y Japón. Será a través de la embajada de nuestro país en Suecia que se envió la notificación a los países involucrados, y mientras Italia y Japón no contestan, Alemania simplemente hizo caso omiso y nunca respondió.

El 28 de mayo de 1942, el presidente Ávila Camacho comparece ante el H. Congreso de la Unión, para explicar las razones de la expedición del Decreto de esta de Guerra y solicitar su respectiva aprobación, la cual es otorgada el día 30 de mayo y publicada el día 1ro. de junio de 1942 por el H. Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos.

Después de esta fecha, cuatro buques mexicanos serán atacados en aguas del Golfo de México, el *Tuxpan* el 26 de junio; *Las Choapas* el 27 de junio; el *Oaxaca* el 27 de julio y el *Amatlán* el 4 de septiembre del mismo año.



El presidente, Gral. Manuel Ávila Camacho, lee el decreto de Estado de Guerra contra las Potencias del Eje; el 22 de mayo de 1942.

Es el 8 de mayo de 1944, tras ser aprobado por el Senado de la República, el presidente Ávila Camacho da el anuncio a la opinión pública sobre el envío de tropas de soldados mexicanos a Ultramar, indicando que sus fuerzas participarán en la Liberación de las Filipinas.

A principio del mes de julio de 1944, es conformado una unidad, que sería enviada al Teatro de Guerra, teniendo como base a personal de la Fuerza Aérea Mexicana, esta unidad fue integrada por 38 pilotos, 4 oficiales de diferentes armas y por 249 soldados de servicios técnicos varios, integrantes de todas las armas y servicios del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos.

El día 21 de julio, en las instalaciones del Campo Aéreo de Balbuena, el presidente Manuel Ávila Camacho pasa revista a los integrantes del recién creado Grupo de Perfeccionamiento Aéreo.

Solo tres días después, el 24 de julio, el Escuadrón 201 partió de la Estación de Trenes de Buenavista, hacia Nuevo Laredo, Tamaulipas y de ahí cruzaron a pie a través del puente internacional Juárez-Lincoln; abordando ya en los Estados Unidos un tren de Laredo a San Antonio, Texas para llegar a la Base Aérea de Randolph Field, para iniciar su adiestramiento, siendo asignados en base a su especialidad en diversas instalaciones militares en ese país, para finalmente ser reunidos al final de sus correspondientes cursos en la Base Aérea de Major's Field en Greenville, Texas.



Despedida de los integrantes de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, de la estación de trenes en Buenavista, Ciudad de México, el 24 de julio de 1944.

El 22 de febrero de 1945, tras finalizar su entrenamiento, ya como el Escuadrón 201 es abanderado en las mismas instalaciones de Major's Field.

El entonces secretario de la Defensa, General de División Francisco L. Urquiza, quien asistió con la representación presidencial y acompañado de altos mandos del Ejército y Fuerza Aérea de ambos países, encabezó la solemne ceremonia donde se hizo entrega de la Bandera Nacional a la que a partir de ese día quedó constituida como Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM).

Como comandante de la recién creada FAEM, quedó designado el entonces Coronel Piloto Aviador Antonio Cárdenas Rodríguez, y el comandante del Escuadrón de Caza 201, fue el Capitán P.A. Radamés Gaxiola Andrade.





Parte del Escuadrón de Caza 201 en la Base Aérea de Major's Field, de la USAF, en Greenville, Texas.

La FAEM se conformó por dos grupos, el primero fue el grupo de vuelo integrado por 42 oficiales y 98 de tropa integrados en cuatro Escuadrillas de Vuelo ("Alfa", "Bravo", "Charly" y "Delta"), mientras que el segundo, el de tierra se integró con cuatro oficiales y 144 oficiales de tropa; la unidad de vuelo se conformó con 30 pilotos. El 27 de marzo de 1945, a bordo del buque clase Liberty, el "Fair Isle", partió de San Francisco, Ca., con la FAEM a bordo, con destino a las Filipinas, a donde arribaron el 1° de mayo.



Miembros del Escuadrón de Caza 201 a su llegada a Filipinas, recibidos por la Señorita Conchita Carmelo, hija del Cónsul Honorario de México en Filipinas, don Alfredo Carmelo de las Casas, quien era piloto aviador y pintor. La joven se encontraba ataviada con un tradicional traje de "China Poblana".

A su llegada a Filipinas, a la Bahía de Manila, la FAEM realizó el desembarco y al llegar a la playa, fue recibido por el Cónsul Honorario de México en Filipinas, el Sr. Alfredo Carmelo de Las Casas⁹⁵, de nacionalidad filipina, junto con el General George C. Kenney, jefe de las Fuerzas Aéreas Aliadas en el Pacífico Sur y el teniente coronel Arthur B. Kellond del Ejército de Estados Unidos. Tras el recibimiento, el escuadrón se trasladó a la estación de trenes de Florida Blanca, a las afueras de Manila y de ahí, por tren al Campo Aéreo de Porac, a 80 kilómetros de la capital filipina. Finalmente, los soldados mexicanos habían llegado al Teatro de Guerra.



El Escuadrón 201 en el Campo Aéreo de Porac.

2 DE MAYO DE 1945, IZAMIENTO DEL LÁBARO PATRIO EN LAS FILIPINAS

En punto de 06:00 de la mañana, en el Campo Aéreo de Porac, todo el escuadrón se encontraba listo, con el uniforme impecable, y con armas en la mano, formado en tres filas frente a una improvisada asta colocada en el centro del campamento. Entonces se comenzó a escuchar el toque de bandera y nuestro lábaro patrio comenzó a ser izado y la emoción se apoderó de todos los presentes.

Ese día por primera vez en la historia de nuestro país, nuestra bandera fue izada por una unidad militar mexicana, en territorio extranjero y en medio de conflicto armado, México estaba ya de lleno en la Segunda Guerra Mundial.

⁹⁵ En 1935, el Secretario de Relaciones Exteriores, Emilio Portes Gil, designó Cónsul Honorario de México en Filipinas al piloto aviador y pintor Alfredo Carmelo de Las Casas, quien permaneció con ese cargo hasta 1954. (Fuente: <https://embamex.sre.gob.mx/filipinas/index.php/servicios-consulares/servicios-a-mexicanos?id=84:relaciones-bilaterales>)



Integrantes el Escuadrón 201, en su preparación previa a una misión, en Porac, Filipinas.



El Escuadrón de Caza 201, comandado por el Capitán 1.º Gaxiola Andrade, como mencionamos anteriormente, estuvo conformado con 30 pilotos y le fueron asignados en su momento 25 aviones Republic P-47D-30RE Thunderbolt, 18 aeronaves Thunderbolt Republic P-47; siendo asignados al 58th Fighter Group de la de la 5ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica, en donde operaron con los 69th, 310th y 311th Fighter Squadrons, equipados también con aviones P-47D.

El 1º de junio, iniciaron las operaciones del Escuadrón 201, la FAEM participó hasta el 30 de junio en treinta y cinco misiones de combate efectivo, acumulando 1.290 horas de vuelo para esa fecha, con un muy alto porcentaje de efectividad (85%).



El personaje de Pancho Pistolas, de la película de Disney “Los Tres Caballeros” de 1944, fue adoptado como mascota del Escuadrón 201.

Finalmente, al Escuadrón 201 le fueron acreditadas un total de 96 misiones de combate, de las cuales, 45 lograron consideradas de alta eficacia en el número de impactos acertados al blanco y un total de 1,966 horas de vuelo.



Pilotos del Escuadrón 201, observando las operaciones aéreas en Porac, Filipinas.

FIN DE LA GUERRA Y REGRESO A MÉXICO

El 14 de agosto de 1945. Japón se rinde a las Fuerzas Armadas Aliadas.

El 16 de septiembre, El Escuadrón 201 recibe la condecoración de la Liberación de las Filipinas, El 23 de octubre, la FAEM, Escuadrón 201, deja la Base Aérea de Clark Field y embarca rumbo a México.

El 13 de noviembre el barco donde venía el Escuadrón 201, atraca en la bahía de San Pedro, en California y finalmente el 16 de noviembre arriban a Laredo, Texas, y tras cruzar la frontera serán recibidos por el Gral. Francisco L. Urquiza, Secretario de la Defensa Nacional.



Momento en que ingresan al Zócalo de la Ciudad de México, los integrantes del Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, Escuadrón 201, el 18 de noviembre de 1945, tras su regreso de Filipinas.

El 17 de noviembre de 1945, cerca de la medianoche, para encabezar el Desfile de la Revolución, que ese año realizaría el día 18, para así festejar el regreso a la patria del Escuadrón 201 y ser recibidos en la Plaza de la Constitución de la Ciudad de México, por el Presidente de la República, General de División, Sr. Manuel Ávila Camacho.



Integrantes del Escuadrón 201, en la plataforma militar en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México, recibiendo los Thunderbolt Republic P-47D-35RA de sustitución en 1945.



El Gobierno Federal construyó y nombro en su honor la Escuela Primaria "Escuadrón 201", localizada en Tepoztlán, Morelos, inaugurada a finales de 1945.

El 3 de febrero del año recién pasado, y con 102 años de edad, lamentablemente fallecía en el Hospital Central Militar de la Ciudad de México, el distinguido Señor Coronel P.A. Carlos Garduño Nuñez, último Piloto Aviador de Combate del Escuadrón Aéreo de Caza 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM).



Víctor Hugo Gutiérrez González
Miembro Correspondiente en México
Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: Un agradecimiento por su apoyo y amistad al Capitán Primero Ret. Manuel Reyna Garza

Fuentes Documentales:

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

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

RUIZ ROMERO, Manuel. Aviación Militar, México 2004.

NIQUET LAGUNES, Rolando. Escuadrón 201. México en La Segunda Guerra Mundial, 2015 Hemeroteca "Lerdo de Tejada", Secretaria de Hacienda y Crédito Público, México.

VII. DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

L'ÉQUIPAGE



A medida que la aviación fue progresando, en las primeras décadas del siglo pasado aparecieron los multimotores, lo que permitió incrementar significativamente la autonomía de vuelo y la cantidad de pasajeros a transportar.

Algo que trajo aparejada la conveniencia que junto al piloto hubiera otro que le ayudara en la operación de la aeronave, naciendo el copiloto. Lo que vino a aliviar la carga hasta entonces asumida por un solo tripulante.

Sin embargo, los motores aún no eran del todo confiables, haciendo patente la necesidad que en la cabina hubiera un tercer tripulante. El mecánico, hombre que tendría la responsabilidad de velar por el buen funcionamiento de los motores, tanto en tierra como en el aire.

Aunque nos pueda parecer increíble, en tramos largos, durante el vuelo era responsabilidad suya reabastecer de aceite los motores.

Hombre de valor, debidamente sujeto, hacía abandono de la cabina y premunido de un tarro con aceite y un embudo, parado en las alas procedía a rellenar los estanques. Tarea peligrosa, pero que alguien debía asumir si no se quería aumentar las escalas en largas travesías.

Distancias en que a falta de sistemas de navegación y radioayudas, no era extraño que los pilotos extraviaran la ruta y terminaran sus vuelos donde menos lo esperaban. De algunos nunca más se ha vuelto a saber.

Amargas experiencias que hicieron ver la conveniencia de incorporar en la cabina a un nuevo miembro. El navegante, generalmente un marino, que premunido de un sextante, un derivómetro y rudimentarias cartas de navegación iba dando a los pilotos la posición más o menos exacta de la aeronave, el rumbo a seguir y la hora estimada de arribo. Especialidad a bordo hasta no hace muchos años de vital importancia, especialmente para los vuelos transoceánicos.

Recuerda Ud. que los Douglas DC-4 tenían sobre la cabina una especie de media burbuja transparente.

Por ella el navegante observaba la posición de los astros, permitiéndole determinar con mayor exactitud la de la aeronave.

Pero aún faltaba alguien más a bordo.

Con el desarrollo de la telegrafía sin hilos, los barcos en alta mar podían comunicarse con puntos distantes para dar y recibir todo tipo de informaciones. Si ello era posible en la navegación marítima, por qué no lo iba a ser en la navegación aérea, creándose el puesto del radioperador que con sus precarios equipos de comunicaciones otorgaba mayor tranquilidad al resto de la tripulación.

Cuando las condiciones meteorológicas se tornaban adversas, con cuanta ansiedad los pilotos esperaban los estados del tiempo en la ruta que el radioperador iba consiguiendo por medio de las diferentes radioestaciones.

Se había completado lo que se denominaba "*L'équipage*", o tripulación de vuelo. No confundir con equipaje, "*les bagages*", denominación que en francés, se da a las maletas.

Verdaderos equipos de vuelo que se conocían, respetaban y apreciaban mutuamente y que en los comienzos de los vuelos comerciales preferían volar juntos, siempre los mismos.

Si le interesa el tema, le sugiero leer "*L'équipage*" de Jean Gérard Fleury o el "*Mermoz*" de Joseph Kessel.

Dejo constancia que para los efectos de esta pequeña reseña, no me he referido a las auxiliares de vuelo ni a los sobrecargos, la tripulación de cabina, que una vez terminada la Segunda Guerra Mundial se encargó de atender a "*Su majestad el pasajero*", haciéndoles más placentera la estadía a bordo.

Pero la aviación en su progreso continuo vio el nacimiento de las radioayudas y el desarrollo de aviones dotados de equipos más modernos, con los cuales los fabricantes de aeronaves fueron disminuyendo la necesidad de tantos tripulantes de vuelo.

Al primero que le tocó partir fue al radioperador, que con su “didi dadi” en morse prestara tan valiosos servicios, asumiendo entonces la responsabilidad de mantener las comunicaciones ambos pilotos. Luego llegó el turno del navegante, que con el advenimiento de los sistemas de navegación a distancia como el Loran, el Doppler y no hace tanto, de los Sistemas de Navegación Satelitales y las modernas radioayudas, hizo comprender a los fabricantes de aeronaves y operadores, que su estadía a bordo había dejado de ser necesaria.

Fue entonces que las miradas se tornaron hacia el “Ingeniero de Vuelo”, nombre que había pasado a ostentar el mecánico. Algo que dio lugar a enconadas discusiones y de eso en algo me tocó ser testigo.

Encontrándome en Montreal integrando la delegación de Chile a una de las conferencias anuales de la OACI, se puso en tabla el tema al tratarse de la seguridad de vuelo, oportunidad en que se pudo apreciar que había dos corrientes distintas de opinión.

Una, partidaria de eliminar el puesto del ingeniero de vuelo dado los sistemas con que estaban dotados las aeronaves más modernas y la otra, que también con valederos argumentos, recomendaba mantenerlo como un complemento necesario a la seguridad de las operaciones aéreas.

Cuando se veía que los alegatos a nada conducirían y se acercaba el momento de votar, pidió la palabra el representante de la Boeing, quien en medio del silencio de los delegados asistentes, mencionó haber escuchado con mucha atención los argumentos de ambos bandos, pero quería dar a conocer que el Boeing 767, en proceso de construcción ya no contemplaba un puesto para el ingeniero de vuelo por no serlo necesario. Ahí se puso término a la discusión.

Hoy en que ninguna aeronave de transporte aéreo comercial contempla lugar para los que se vieron obligados a ceder sus puestos ante el avance de la técnica, he querido traer esto al recuerdo, cuando a diario se escuchan voces que señalan que los nuevos aviones perfectamente pueden ser operados por un único piloto. Ello en consideración a que hoy en día los aviones prácticamente vuelan solos y en caso de necesidad, el piloto al mando recibirá desde tierra toda la ayuda que necesitase.

¿Quiere escuchar algo más? ¿Sabe Ud. que los modernos jet ejecutivos, aunque tienen puestos para dos pilotos, están certificados para ser operados por una sola persona?

Que el mundo es algo cambiante nadie lo pone en duda. Experiencias recientes han hecho se alcen voces pidiendo sea mandatorio que dichas aeronaves operen al mando de un capitán y un primer oficial y sus cabinas dotadas de grabadora de voces.

¿Estará muy lejano el día en que se fabriquen aviones sin pilotos, operados desde tierra?

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. AVIONES CON HISTORIA

ÚNICOS LOCKHEED L-1011 TRISTAR OPERATIVOS EN CHILE



Vista del L-1011 matrícula CC-CZR en la losa de estacionamiento de Enaer en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, febrero de 1999. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Dentro del espectro de líneas aéreas que han operado en Chile y sus diferentes modelos de aviones, destaca la inclusión de un avión poco conocido, el Lockheed L-1011 TriStar que operó un período corto en nuestro país, de la mano de la línea ChileInter Airlines.

La historia de este modelo de Lockheed Corporation, comienza con el vuelo inaugural de prueba, a los mandos de Henry Baird Dees como piloto, Ralph C. Cokely como Primer Oficial y Glenn E. Fisher como Ingeniero de vuelo, el 16 de noviembre de 1970.

Este primer prototipo denominado L-093, fue el resultado de una solicitud emanada en 1966 por la aerolínea norteamericana American Airlines de contar con un avión de fuselaje ancho y tamaño inferior a un Boeing 747 para cubrir rutas internas.

El Lockheed L-1011 TriStar fue fabricado entre los años 1968 y 1984 por la empresa Lockheed en sus instalaciones ubicadas en el aeropuerto regional de Palmdale, al norte de Los Ángeles, California.

El modelo trimotor de ala baja, fue diseñado con fuselaje ancho y dos pasillos centrales. Estaba propulsado por tres turbinas Rolls Royce RB-211, uno en cada ala y un tercero situado en la parte trasera alta del fuselaje, con un conducto de aire que comunicaba desde la toma de aire hasta la turbina, de la misma forma que el famoso Boeing 727.

Este avión, estaba equipado desde un principio con el adelantado sistema ILS (Instrumental Landing System) CAT IIIC, lo que le permitía un aterrizaje totalmente automático en condiciones nocturnas o adversas, siempre que el aeropuerto de destino, contara también con un ILS compatible.

Poseía una sala de descanso, similar a la del Boeing 747, pero no en la parte superior del fuselaje, sino que en la parte inferior, delante de las alas. Esta sala poseía acceso directo a tierra mediante una escalerilla.

El avión estuvo concebido desde su creación con turbinas Rolls Royce RB-211 diseñadas exclusivamente para este modelo. Contaba con tres bobinas y palas de fibra de vidrio, con una potencia original para el RB-211-22 de 187 kN y de 222 kN para el RB-211-524B.

El L-1011 tuvo dos modelos que diferían en tamaño, el L-1011-1 era más largo, y se fabricó para servir rutas de corto y mediano alcance. En tanto la versión L-1011-500 era más corto siendo utilizado en vuelos intercontinentales o de largo alcance.

Formó la trilogía de aviones de fuselaje ancho, siendo el tercer modelo en entrar en servicio, después del Boeing 747 y del McDonnell Douglas DC-10-30. Podía transportar hasta cuatrocientos pasajeros, y tenía una autonomía de 7.410 kilómetros.



Una de las aerolíneas que utilizaron el L-1011, fue Trans World Airways de Estados Unidos. Imagen: Web.

La fábrica Lockheed en 1972, promocionó el avión, mediante vuelos a los principales países del mundo. Este vuelo fue realizado a los mandos del afamado piloto de pruebas de la compañía, Tony LeVier.

Una desafortunada cadena de problemas financieros de Rolls Royce, en la que estuvo involucrado hasta el gobierno de Inglaterra, dio como resultado el retraso del diseño de una nueva versión de la turbina RB-211-524B, que equiparía el modelo de L-1011-500, cediendo la oferta de aeronaves a su directa competencia del McDonnell Douglas DC-10-30.

A la llegada de las nuevas turbinas Rolls Royce, las aerolíneas habían optado por el DC-10, siendo demasiado tarde para Lockheed recuperar el terreno perdido, razón por lo cual, la compañía anunció el año 1981 el cierre de la producción, ya que para financiar la inversión se requería la venta de quinientos aviones.

La última entrega, se realizó el año 1984 y correspondió a la unidad número 250 fabricada.



*Una de las versiones del Lockheed L-1011 militar, en este caso de la Royal Air Force.
Crédito en la imagen.*

Lockheed L-1011 en Chile:



Captado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez el 25 de febrero de 1999. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Merced de la bonanza económica de los años noventa, donde los chilenos empezaron a viajar en avión, a distintas partes del mundo, en Chile se formaron varias aerolíneas con distintos planes de operaciones.

Una de ellas fue Chileinter Airlines S.A., empresa nacida bajo el concepto de realizar vuelos charters a destinos exóticos como el Caribe, para ello, obviamente había que realizar joint venture con empresas de turismo locales.

El proyecto, empezó a ver la luz en el año 1997, se seleccionaron dos aviones Lockheed L-1011 para las operaciones aéreas. Las aeronaves provenían de la empresa de Canadá, Royal Aviation Airlines con base en Dorval, Montreal. El contrato de arriendo de los aviones comprendía el uso desde el 1° de diciembre de 1997 al 30 de abril del año 2001.

Esta compañía canadiense, era de propiedad de ciudadanos chilenos residentes en Canadá. Su Presidente, era don Fernando Leiva, quien a fines de la década de los años cincuenta, se había formado como despachador de aeronaves en Lan Chile.

Originalmente los aviones habían sido adquiridos por Air Canadá, en el año 1973. Este tipo de aeronaves solo era conocida en Latinoamérica por haber operado en Perú por medio de las aerolíneas Aero Perú con dos unidades y Faucett con otros cinco aviones.

Aero Perú:

Modelo L-1011-381-1, matrícula N10112 (s/n° 193L-1064) bautizado “Ciudad de Lima”.

Modelo L-1011-381-1 matrícula N10114 (s/n° 193L-1079) llamado “Ciudad de Cuzco”.

Faucett:

Modelo L-1011-385-1, matrícula OB-1455 (s/n° 193A-1002) Durante una temporada de navidad compartió “Code Share” con Aero Perú y portó títulos y logos de ambas compañías.

Modelo L-1011-385-1, matrícula OB-1504 (s/n° 193A-1087). Bautizado “Elmer Faucett”.

Modelo L-1011-385-50, matrícula OB-1545 (s/n° 193B-1075). Fue subarrendado a la aerolínea APA-Dominicana, de República Dominicana.

Modelo 1011-385-1, matrícula OB-1659 (s/n° 193A-1004).

Modelo 1011-385-1, matrícula OB-1688 (s/n° 193A-1005). Este avión llegó a Perú, en momentos que Faucett, pasaba una crisis financiera, prácticamente casi no voló.

Si bien es cierto, hubo otras aerolíneas en América Latina que arrendaron este tipo de avión, solo lo hicieron por temporadas estivales, sin llegar a tener librea propia de la compañía.

También está el caso de Aerocontinente de Perú, que arrendo dos aeronaves en Aruba. El primero de ellos matriculado P4-JAA (s/n° 193B-1013) modelo L-1011-385-1, llegó a Perú, el 12 de diciembre de 1996. Se efectuó una ceremonia de presentación oficial, pero nunca realizó vuelos. En tanto el segundo avión matrícula P4-JAB (s/n° 193B-1215) correspondiente al modelo L-1011-, nunca arribó a Perú.



*Aterrizaje de uno de los TriStar de Faucett, Perú.
Créditos en la imagen.*

Antes de la llegada de las aeronaves a Chile, se conformaron las tripulaciones que tendrían a cargo las operaciones de los aviones, siendo nombrado Jefe de Pilotos e Instructor de vuelo en el avión y del Simulador en Miami, el conocido piloto chileno, señor Jorge Verdugo Palacios.

Todos ellos fueron enviados a Estados Unidos a fin de efectuar los cursos correspondientes de operación del Lockheed L-1011, en la Pan Am Flight Academy de Miami.

Una vez de regreso a Chile, quedaron a la espera de la llegada de los aviones y realizar el chequeo práctico en ellos. El primer avión llegó en vuelo desde Canadá con el instructor, comandante de aeronave Jean-Guy Carrière a los mandos, y el ingeniero de vuelo, Ray Gilis.

El primer avión arribó a Chile en diciembre del año 1997, siendo inscrita en el Registro Nacional Aeronáutico con matrícula CC-CZR (S/N° 193E-1069) y correspondía a un modelo L-1011-385-1-15.

Su esquema de pintura fue realizado el mismo mes de diciembre en dependencias de la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER.

La segunda aeronave arribó a Chile en enero del año 1998, y fue inscrita en el RNA, el 29 de enero, recibiendo matrícula CC-CZF (S/N° 193E-1058) correspondiendo al mismo tipo de modelo del anterior. También recibió la pintura en ENAER el mismo mes de enero.



Uno de los L-1011 en dependencias de ENAER. Fotografía: Sr. Iván Siminic Ossio.

El interior de estas aeronaves, estaba configurado para una capacidad de 361 pasajeros, desglosados en 19 en Primera Clase y 342 en Clase Económica.

En enero de 1998 comenzaron las operaciones de Chileinter a destinos vacacionales como Varadero en Cuba, Punta Cana en República Dominicana, Cancún. México, Isla Margarita en Venezuela y Barcelona, España.

Las operaciones aéreas de la compañía durante el año 1998 no cumplieron con las expectativas de la directiva de la aerolínea, debido a la baja demanda de vuelos turísticos y decidieron apostar por una nueva temporada, la del año 1999.

Lamentablemente los resultados fueron idénticos al año anterior, y la empresa decidió trasladar sus operaciones a Argentina y conseguir financiamiento o asociación con alguna línea aérea de ese país.



El L-1011 de Chileinter CC-CZR durante un despegue. Créditos en la imagen.

Su base de operaciones se situó en el aeropuerto Ezeiza de Buenos Aires. Al poco tiempo, logró una asociación con la empresa argentina, Servicio de Transportes Aéreos Fueguinos (STAF), operadora de chárter en Argentina.

Mediante estas operaciones de transporte, se operaron vuelos con salida desde Santiago de Chile y de Buenos Aires, Argentina, a otros destinos como Acapulco, México; Ciudad de Panamá, Panamá; Saint Martin, Mar Caribe y Montreal en Canadá.

Finalmente dado los malos resultados operativos Chileinter, tuvo que cesar sus operaciones en el año 1999.

La inscripción de los aviones en el Registro Nacional Aeronáutico, fue cancelada a petición de la empresa el 6 de marzo del año 2000.

Los dos aviones retornaron a su arrendador en Canadá, Royal Airlines, retomando sus matrículas de ese país. C-GGBL (CC-CZF) y C-GGBQ (CC-CZR), y fueron almacenados en abril del año 2000, en el aeropuerto Pierre Elliot Trudeau en Dorval, Montreal.

En junio de ese mismo año fueron desguazados y desarmados, y sus partes vendidas como metal.



Una pata del tren de aterrizaje y la cola de uno de los L-1011, durante su desarme. Crédito en la imagen.



*Triste final para el CC-CZR de Chileinter en Canadá.
Crédito en la imagen.*

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://aerospotter.blogspot.com/2022/08/chile-inter-airlines-sa.html>

<https://avionescomerciales.blog/2021/12/14/clasicos-lockheed-l-1011-tristar/>

<http://www.pilotosretiradoslan.cl/2022/03/22/un-verdugo-fascinado-con-el-lockheed-l-1011/>

<https://www.thisdayinaviation.com/tag/hank-dees/>

Siminic Ossio, Iván. *36 Años de Aviones Jet en las Aerolíneas Chilenas 1964-2000*. MNAE Depto. Histórico. Septiembre del 2000.

Colaboradores:

Srs. Erwin Cubillos Salazar, Carlos Medina Álamos (Q.E.P.D.), Javier Goto Watanabe, Jaime Lamas Soto y Marcelo Pérez Vera.

IX. SABÍA USTED?

...que hace setenta y cinco años atrás, el 1° de abril de 1948, se crearía la “Bandada Balmaceda”, más tarde denominada Escuadrilla de Aviación N°5 “Balmaceda” y hoy Base Aérea Balmaceda, Unidad dependiente de la IIIª Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile?

Sus orígenes se remontan cuando ese año se estableció la “Bandada Balmaceda” de la Fuerza Aérea de Chile en el recién terminado Aeródromo “Leonor”⁹⁶, el que había comenzado a construirse en 1946.

Posteriormente, la Bandada pasó a denominarse Escuadrilla N° 5 “Balmaceda”, teniendo bajo su responsabilidad la administración de la actividad aeronáutica del lugar, donde incluso la Línea Aérea Nacional operaría su ruta Puerto Montt, Balmaceda y Punta Arenas.

Al respecto, uno de sus primeros comandantes, sería nuestro recordado socio y director del IHACH, don Roberto Araos Tapia, quien en sus *Recuerdos Aviáticos de Nuestra Patria Austral y Antártica*⁹⁷, nos dejará el testimonio escrito de lo que significó este trabajo aéreo de conectividad y resguardo de nuestro territorio, al relatar su experiencia: *“Cuando a fines de 1949 recibí destinación a la región de Aysén, como jefe de la “Bandada Balmaceda” que operaba con un par de aviones monomotores Vultee BT-13, justo en el pueblito de Balmaceda, colindante con territorio argentino, no imaginé que después de unos meses continuaría hacia bastante más al Sur; nuestro Territorio Antártico.*



Vultee BT-13 sobre un ventisquero

Luego agregaría: *“Pero la verdad fue que esa destinación a Balmaceda fue como el aperitivo para lo que vendría después. Sin embargo, las misiones a cumplir con los dos aviones indicados no podían ser más interesantes: ir en ayuda de los pobladores que vivían en regiones alejadas de los centros más poblados, que casi siempre en invierno quedaban aislados, pues los caminos eran intransitables por la gran acumulación de nieve y hielo”.*

⁹⁶ Fue en ese lugar donde nació, entre ellos años 1967 y 1969, lo que hoy conocemos como Aeródromo de Balmaceda. Posteriormente, entre los años 1971 y 1973 se habilitó el edificio Terminal de Pasajeros. En marzo de 1972, comenzó la construcción de la Torre de Control, Sala de Trasmisores y Sala de Receptores. En 1974 se comenzó la prolongación de la pista en 322 metros, quedando el año 1975 con una superficie total de 2.098 metros por 45 metros de ancho.

⁹⁷ Revista de historia aeroantártica “Skua” N°1/2020, disponible en https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/skua/revista_skua_2020-1.pdf

No obstante la enorme riqueza potencial de Aysén, la provincia permaneció por mucho tiempo sujeta a un aislamiento casi total. Faltaban caminos, puentes, aeródromos y muchos elementos que permitieran el transporte lacustre, fluvial y marítimo. Es por ello, que el transporte aéreo resultaría lo más práctico e inmediato. En esas circunstancias, la Fuerza Aérea había propuesto ir en ayuda de los chilenos, e inició rompiendo este aislamiento desde donde mejor lo podía hacer, desde el aire.

Para este efecto, la construcción del entonces aeródromo de Colonia, se realizó inicialmente a lomo de caballo, en bote, y a pie. *“...los oficiales de la FACH recorrieron centenares de kilómetros, estudiaron terrenos apropiados y construyeron pistas provisionales, convertidas luego en aeródromos. Es el caso de Futaleufú, Palena y Colonia, donde los niños conocieron el avión antes que ningún otro vehículo de transporte.”*⁹⁸



Titanes. Con lluvia, viento y nieve, los aviones Vultee de la Bandada Balmaceda cumplen valiosa labor humanitaria (Fuente: Revista Chile Aéreo N°255 – Febrero – Marzo 1955)

Al respecto de la importancia de las labores cumplidas por la entonces denominada Bandada Balmaceda, un reportaje de la revista Chile Aéreo de 1955, señalaba sobre el aislamiento de esta zona del país y el cómo el decisivo trabajo de la Fuerza Aérea, permitía llevar a médicos a lugares donde nunca se había oído siquiera de ellos, rescatar enfermos o heridos, transportar correspondencia, alimentos a pobladores que, aislados por la nieve o por la crecida de ríos, permanecían 15 o más días sin víveres; el transporte de medicinas, etc.

Otro añoso recorte de un diario aparentemente capitalino, hacía también una justa referencia a esta labor humanitaria, aludiendo con estas palabras: *“Estas son cosas que no se olvidan. Seguramente, cuando los viejos e inadecuados Vultee sean dados de baja, la población de esta zona los pedirá para levantar con ellos monumentos en sus míseras plazas”*.

⁹⁸ Revista Chile Aéreo N°255 – Febrero – Marzo. Página 11

Falleció el primer
Cdte. en Jefe de Fach

En el Cementerio General de Santiago se realizarán esta tarde los funerales del general en retiro, Arturo Merino Benítez, fundador de la Línea Aérea Nacional, después de una misa que se celebrará en la Catedral Metropolitana a las 15 horas.

El general Benítez falleció a las dos de la madrugada de ayer en el Hospital Militar a los 81 años de edad.

El general Benítez fue el primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930-1932) y se considera que en gran parte se debe a él la independencia de los servicios aéreos. Estuvo presente, así mismo, como actor principal, en algunos hechos de los más significativos del desarrollo de la Fuerza Aérea.

Arturo Merino Benítez nació el 17 de mayo de 1888 en Chillán. Cadete de la Escuela Militar, en 1908 era teniente segundo en el arma de artillería. Sirvió en el Regimiento "Miraflores", "Tacna" y el "Maturana".

En 1926 fue nombrado director de la Escuela de Aviación. En 1930, Subsecretario de Aviación. Ese mismo año pasó a los servicios aéreos. Luego fue nombrado



GENERAL ARTURO MERINO BENITEZ

Comandante en Jefe y, en 1932, fue designado miembro del consejo de la Línea Aérea Nacional.

Los restos del general Merino Benítez están siendo velados en la Escuela de Aviación.

ASOCIACION CRISTIANA

Enfermo
Se enc
la Clínica
ña del M
Iturrino
al comer
Perú.
El señ
un viaje
nuestra

Club
cita a
de soc
lunes
16 hor
Viña.

A S
Ma
7
A
BLAN

Inicia
ficiales
Seco
Corte

El Mercurio de Valparaíso, domingo 3 de mayo de 1970

Quizás uno de los más luctuosos recortes de los tantos momentos de la historia aeronáutica nacional que hemos reproducido en esta sección de Aerohistoria, sea uno como este, que recuerda el sensible fallecimiento de Arturo Merino Benítez, verdadero arquitecto de la institucionalidad aérea del país.



CERTIFICADO DE DEFUNCION

Circunscripción : PROVIDENCIA
Nro. inscripción : 314 Registro : Año : 1977
Nombre inscrito : ARTURO MERINO BENITEZ

R.U.N. : --- 000 ---
Fecha nacimiento : 17 Marzo 1888
Sexo : Masculino
Fecha defunción : 2 Mayo 1970 a las 02:20 horas.
Lugar defunción : HOSPITAL MILITAR
Causa de muerte : COMA / / /

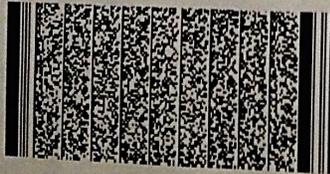
REFERENCIA INSCRIPCION ANTERIOR

INSCRIPCION ANTERIOR NUMERO 366 DEL AÑO
1.970.
FECHA SUBINSCRIPCION: 01 Abril 1977

FECHA EMISIÓN: 28 Mayo 2018, 12:04.

IMPUESTO PAGADO - VALOR : \$ 710
Impreso en:
REGION :

Verifique documento en www.registrocivil.gob.cl o a nuestro Call Center 600 370 2000, para teléfonos fijos y celulares. La próxima vez, obtén este certificado en www.registrocivil.gob.cl.



Timbre electrónico SRCel



Victor Rebolledo Salas
Jefe de Archivo General (s)
Incorpora Firma Electrónica Avanzada

1815488

RUN : ---000---

Z1=9M=

www.registrocivil.gob.cl

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado Norberto Traub G.

Interesante e ilustrativa, como siempre la Revista que con gran esfuerzo, entusiasmo, pasión por la aeronáutica y alas propias, nos regala parte de la historia de la aviación, tanto de Chile como de la Región.

Sólo como nostálgico aporte, recuerdo que los C-46 Curtiss, volaron en Chile por muchos años, llevando los diarios hasta Arica, con escala en Antofagasta y de regreso con televisores y otras variadas cargas producidas en la ciudad de la eterna primavera. LASA y Cóndor son las que recuerdo de esas vivencias, sentado arriba de los periódicos, que a las 00:30 de la madrugada llegaban en camión desde La Tercera a Cerrillos y que después de casi 5 horas de vuelo, me dejaban en Cerro Moreno.

También otra anécdota contada por uno de sus avezados y generosos pilotos, es el récord que había logrado, de 55 minutos para cruzar la Cordillera, cargado de cebollas desde Mendoza. "Bueno, como no llevábamos oxígeno, nos poníamos un poco moraditos, y como el Cristo se agachaba al vernos, comenzábamos de inmediato el descenso hacia Cerrillos, logrando ese récord que no está en Guinness."

De más está decir que esos episodios sucedieron en el siglo pasado, perdón, en el milenio pasado.

Atentamente

Luis Filippi De Solminihac

Estimado Sr. Presidente del Instituto Histórico Aeronáutico de Chile y gran amigo:

en primer lugar, me permito saludarlo y desearle se encuentre muy bien de salud junto a su familia y colegas.

Quiero a la vez felicitarlo y agradecerle el envío de la Revista AEROHISTORIA, que es un relato de la evolución de la Aviación de Chile, completísimo y maravilloso y que ha demandado a sus autores muchas horas de profunda investigación profesional.

Gracias por haber tenido la gentileza de enviármelo y yo me he permitido reenviarlo a profesionales de alto nivel, segura que lo valoraran en su real dimensión.

Le deseo que se cuide mucho y que tengamos el honor de verlo pronto.

Cordialmente.

María Isabel Vermehren Rodríguez
Past Presidente y Fundadora
CÍRCULO DE PROFESIONALES UNIVERSITARIOS (R) DE
CARABINEROS DE CHILE

Estimado Norberto,

Me dejó asombrado la cantidad y calidad de las publicaciones que el Instituto ha producido en estos últimos meses, a pesar de todas las restricciones sanitarias.

No dudo que mucho se debe a la excelencia de tu presidencia, Directorio y a cada uno de los entusiastas socios y colaboradores. ¡Mis felicitaciones!

Fuerte abrazo

Gustavo NECCO
ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

Estimado señor Traub:

Mes a mes, mi amigo, el señor Sergio Barriga K. me hace llegar la "Revista Aerohistoria" del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutica de Chile, que usted tan dignamente dirige.

Para quién, desde el año 1957, volara por más de 30 años en el Club Aéreo de Temuco, es un verdadero placer, recorrer sus hojas con antecedentes aeronáuticos históricos, no solo de Chile, anteriores a su época y muchas veces, otros conocidos y/o vividos y compartidos. Naturalmente que la emoción no queda ausente, cuando leo los sentidos obituarios firmados por Sergio.

Por ello, permítame hacerle llegar mis felicitaciones y agradecimiento, a todo el equipo que junto a usted, mantienen en pie al Instituto.

Atentos y cordiales saludos

Berthold E. Bohn S.

Temuco

Estimados amigos del IAHACH:

Muchas gracias por la revista. Agradezco especialmente la mención realizada hacia mi persona en ocasión de la celebración del Centenario de la Aviación Naval Chilena, evento en el cual compartimos gratamente con varios integrantes de vuestra distinguida directiva.

Además de lo anterior, me es muy grato y enriquecedor leer los distintos artículos, historias, relatos de este bien logrado trabajo. ¡Felicitaciones!

Con las seguridades de mi más alta estima y consideración, transmítanle por favor mis mejores deseos a todas las personas que hacen posible este trabajo que hace justo honor a sus fines.

*Saluda a Usted atentamente,
El Agregado de Defensa, Militar, Naval y Aéreo de Uruguay en Chile
Cnel. (Av.) Marcelo Cavalero.*

Estimado Norberto,

Excelente y completa revista, te felicito especialmente por el Editorial tan acertado en estos momentos.

Ana María Ried Undurraga

*Señores
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.*

Acuso recibo de la muy interesante publicación "Revista AEROHISTORIA", la que siempre tiene un importante contenido y nuevas vivencias van apareciendo de la historia como país, es un gran trabajo que realizan.

Los saluda muy Atte.

Oscar Silva Abarca
SOM Ejército 1960
"Veterano de Valdivia 1960 - Beagle 1978"

Gracias por esta excelente revista, como siempre felicitarlos por esta edición.

Saluda atentamente,

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

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

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
Eloy Martín Rivelli
Hugo Gutiérrez González
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