



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



16/06/1934: Se crea la Banda de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.

▶ **DAVID FUENTES SOZA – El primer Pionero de Talcahuano y primer piloto de la PDI**

▶ **25 DE MAYO DE 1913, primer desfile aéreo de la Aviación Militar Argentina**

▶ **Recordando al Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en el 135 aniversario de su natalicio**



Actividades de mayo de 2023 - N°5



TENIENTES ROBERTO HERRERA RAMÍREZ Y ALFREDO GERTNER FERNÁNDEZ

22 DE MAYO DE 1921

PRIMER CRUCE EN AVIÓN DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES CON PASAJERO

“Ayer se ha agregado a los triunfos de la aviación nacional, una nueva hazaña que en un arranque de entusiasmo realizaron dos de nuestros mejores pilotos militares y que constituye desde luego un nuevo récord en la lucha por la conquista del espacio.

Por primera vez las cumbres andinas se ven transmontadas por un aeroplano que, además del piloto, llevaba un pasajero.”

Así iniciaba la noticia central de la portada del diario chileno La Nación, del lunes 23 de mayo de 1921.



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

***“No puedo enseñar nada a nadie.
Solo puedo hacerles pensar”.***

Sócrates.

Sin lugar a equivocación, la conquista de la conectividad aérea para una nación, es una de las obras más macizas que alguien puede regalar a su país. Por ello, la oportunidad de realizar siempre un reconocimiento sincero y justo hacia quienes en el tiempo, han construido caminos de paz, progreso y unión a través de los cielos, siempre se convierte en un deber sagrado que cumplimos con gran orgullo y sin obligación.

Hoy cuando muchos vemos y vivimos con asombro lo que nos acontece en el mundo, valoramos aún más, la importancia de la tarea emprendida por quienes con amor por la Patria, con esfuerzo, persistencia y valor, trazaron una ruta para acercar nuestras vidas y sueños con un Chile mejor y de éste con el mundo que nos rodea.

Este mes de mayo recién pasado, hizo de la investigación y reflexión un eje central, en el cual no sólo recordamos en homenaje perpetuo la figura franca del “Chillanejo” llamado Arturo Merino, sino de hombres que, con entusiasmo y valentía, sortearon obstáculos impensados e infranqueables en pro de un mejor futuro para sus patrias.

Una situación coyuntural, muy triste, algunas veces adversa, nos descubre la triste angustia del aislamiento y la falta de acción concreta, convirtiendo el acostumbrado desplazamiento en una acción virtual. La injusta e inexplorada realidad nos enfrenta y amenaza con la desconexión de un mundo de piel y también de moral, de sensaciones gratas grupales y sociales que antes no aquilatábamos en su entera dimensión, y que hoy al estar expectantes de una realidad incierta, incluso en algunos casos,

con la inexplicable muerte nuestros seres más cercanos, nos entrega esa sensación de soledad y odiosidad, que ni la mejor ni la más perfecta de las conexiones, nos puede ayudar.

Es aquí, cuando el estudio y el conocimiento, nos entregan las bases para la reflexión, esparcimiento y crecimiento necesario para pensar, sobre temas como los méritos y logros de aquellos que, con su trabajo diario, perseverante y señero, han conquistado esas fronteras del acercamiento para todos nosotros.

En la historia de la aviación, esa que nos llena de orgullo, accedemos a una constante más que ocasional, que celebra y descubre la huella dejada por aquellos que hicieron mucho por los otros, volcando algunas de sus experiencias y tareas en beneficio del hombre, varios de ellos regalando sus vidas, su patriotismo, verdades y un valor desinteresado que hoy los enaltece. Son muchos, los que hoy constituyen ejemplo de objetividad, de creatividad y de dedicación revelada, que nos interpreta y descubre más allá de las tareas u oficios, situándolos en el mundo y dignificando la aviación como profesión, entrega y como espíritu de vida.

Nuestra corporación siempre fiel a difundir las alas y el trabajo de aquellos que las han usado para beneficio de su gente y respectivas naciones, conmemoró este pasado mes de mayo muchos hitos y recordó también, a aquellos hombres que más allá de cumplir con importantes gestas aeronáuticas, nos regalaron confianza y actitud en la unión de nuestros pueblos iberoamericanos, que sobre *las altas cumbres* de la verdad y ausencia de falsas banderas, trascienden a un mundo mejor.

Es este, un homenaje a ellos, a la identidad de sus naciones, es que cumplimos una vez más con el sagrado compromiso de recordar, respetar, integrar y difundir este valioso patrimonio que forma parte importante y esencial de nuestra historia y de nuestra doctrina de hombres de bien.

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>El Nonagésimo quinto Aniversario del Club Aéreo de Santiago</i>	6	
<i>Ceremonia del Octogésimo aniversario del Club Aéreo de San Antonio</i>	8	
<i>Concierto de la Banda Sinfónica FACH en conmemoración del Natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez</i>	10	
<i>Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos</i>	11	
<i>Concierto de Gala por el 212 Aniversario de la Independencia Nacional de la República del Paraguay</i>	15	
<i>48° Aniversario Creación del Instituto Nacional Newberiano</i>	16	
<i>IHACH presente en la Cuenta Pública del Ministerio de Defensa Nacional</i>	17	
<i>Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile</i>	19	
OBITUARIO		
<i>Patrick Wenborne Lehmann</i>	21	
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS		23
EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO		25
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS		
<i>DAVID FUENTES SOZA – El primer Pionero de Talcahuano y primer piloto de la PDI</i>	41	
<i>25 DE MAYO DE 1913, primer desfile aéreo de la Aviación Militar Argentina</i>	55	
<i>Recordando al Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en el 135 aniversario de su natalicio</i>	67	
DE AÑORANZAS Y RECUERDOS		
<i>En busca del bimotor extraviado</i>	70	
AVIONES CON HISTORIA		
<i>P-38 “Lightning”, en Chile</i>	73	
SABÍA USTED?		
<i>Fallece don Armando Cortínez Mujica</i>	82	
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA		
<i>Fundación del Club Universitario de Aviación</i>	83	
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR		84

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *El Nonagésimo Quinto Aniversario del Club Aéreo de Santiago siempre presente en la memoria de nuestra corporación*

El 5 de mayo de 1928, el Comodoro Arturo Merino Benítez, en la Base Aérea de El Bosque, fundaba el Club Aéreo de Chile-Santiago sembrando la primera semilla aeronáutica en nuestro país y que hoy 95 años más tarde ha producido un gran árbol que es la aviación nacional.

Por esta razón, fue que el sábado 6 de mayo de 2023, y en dependencias del aeródromo Eulogio Sánchez – Tobalaba, se conmemoró este nuevo aniversario del ahora *Club Aéreo de Santiago*. Fue en el año 1964, cuando el entonces denominado Club Aéreo de Chile, pasó a ser el Club Aéreo de Santiago, donde ha formado a más de 2.000 pilotos y se establece como un importante actor en el desarrollo de la aviación civil.

La significativa ceremonia contó con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Hugo Rodríguez González; del Director General de la DGAC, General de Aviación, Raúl Jorquera Conrads; del Alcalde de la comuna de La Reina, José Manuel Palacios; del presidente del Club Aéreo de Santiago, Ricardo Barnert Castillo, de representantes de instituciones del ámbito de la aviación y de socios y socias del club aéreo.



El Presidente del Club Aéreo de Santiago Ricardo Barnert Castillo, se dirige a los presentes

El Presidente del Club Aéreo de Santiago, Ricardo Barnet, junto con efectuar una reseña histórica de la entidad, como Club Aéreo de Chile por el Comodoro Arturo Merino Benítez, valoró la labor social que realizan y su relación histórica con la Fuerza Aérea de Chile, destacando la importancia del aeródromo Tobalaba por su ubicación estratégica, la cual no sólo brinda una rápida conexión en caso de emergencia, traslado de órganos y catástrofes naturales con esta importante zona de Santiago, sino que otorga un eje natural y resguardado de desarrollo para actividades sociales y comerciales para la comuna en que se sitúa como al igual que para sus vecinos.

Los asistentes pudieron disfrutar de vuelos acrobáticos, vuelo de planeadores, exhibición estática de aeronaves y de la música de la Banda de la FACH, en una mañana de mucha emoción.

En la oportunidad, el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (A) Fernando Ilharreguy Niklitschek, entregó diplomas a los nuevos Instructores del Club, mientras que el Director de Aeronáutica Civil, General de Aviación Raúl Jorquera Conrads, hizo entrega de un reconocimiento para el Instructor Destacado, el cual recayó en Alejandro Smith.



Otro hecho relevante, y por segundo año consecutivo desde su instauración por parte del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH), fue la otorgación del exclusivo premio “Piocha Fundador Arturo Merino Benítez”, destinado a los integrantes de la Aviación Civil, que distinga inequívocamente la perseverancia, actitud, permanencia y honorable trayectoria tanto de pilotos como integrantes complementarios a las correctas y exitosas tareas de operación de vuelo en Clubes Aéreos a lo largo del país.

Este año, fue distinguido don Hugo Marín Lezaeta, personaje de vasta y destacada trayectoria aérea como también, en el rescate y difusión histórico aeronáutico.



Entre medio de una fuerte ovación, don Hugo Marín Lezaeta recibió su diploma y piocha, de manos de nuestro presidente.

❖ ***Ceremonia del Octogésimo aniversario del Club Aéreo de San Antonio***

Este sábado 13 de mayo de 2023, en el Aeródromo de Las Rocas de Santo Domingo, se realizó la ceremonia del 80° aniversario del Club Aéreo de San Antonio, que contó con la participación de la Delegada Presidencial Provincial de San Antonio, Caroline Sireau; del Director General de la DGAC, General de Aviación, Raúl Jorquera Conrads; de la Alcaldesa de San Antonio, Constanza Lizana Sierra; del Alcalde de Santo Domingo, Dino Lotito Flores; el director de Águilas Blancas, Leonardo Marín y el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub, entre otras autoridades civiles y militares de la Región de Valparaíso.

La ceremonia comenzó con la entonación del Himno Nacional, acompañado por la Orquesta Sinfónica Juvenil de Santo Domingo, para luego dar paso a las palabras del Presidente del Club Aéreo San

Antonio, don Darwin Iglesias Díaz, quien agradeció especialmente, el permanente apoyo brindado por la DGAC a las operaciones de vuelo que realiza el club en el aeródromo de Santo Domingo.



Luego se dio paso a la entrega de reconocimientos para socios destacados del club y posteriormente al discurso del Director de Aeronáutica, General Raúl Jorquera, ocasión en la que agradeció la invitación a participar de esta significativa ceremonia y felicitó a los integrantes del club por la gran labor de fomento y desarrollo de la aviación civil deportiva del país.

Para dar término a la ceremonia de los 80 años de historia del club, la Orquesta Sinfónica Juvenil de Santo Domingo, realizó una impecable presentación que fue ovacionada de pie por el público presente.



El presidente del Club Aéreo de San Antonio, Darwin Iglesias Díaz recibe un presente del IAHACH para la biblioteca de la distinguida entidad aérea del litoral central.

❖ *Concierto de la Banda Sinfónica FACH en Conmemoración del Natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez*

Por la noche del martes 16 de mayo, la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea deleitó a la ciudad de Chillán con un concierto en el Teatro Municipal, que se realizó en conmemoración del 135° aniversario del natalicio del prócer de la aeronáutica chilena y arquitecto del sistema aeronáutico nacional, Comodoro Arturo Merino Benítez.



La actividad cultural fue presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González, acompañado por el Subsecretario de Defensa, Víctor Barrueto, el Alcalde de Chillán, Camilo Benavente, representantes de los Altos Mandos del Ejército, la Fuerza Aérea y Carabineros; del Director General de la Policía de Investigaciones; de la Dirección General de Aeronáutica Civil; de la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”; del Círculo de Coroneles de Aviación; del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas” y del Club Aéreo de Chillán además de autoridades regionales, provinciales y comunales, junto a numeroso público de la comunidad local y de la Región de Ñuble.

Ante un teatro con más de mil personas, con 47 músicos en escena y bajo la dirección de Fabrizio De Negri, la Banda Sinfónica rindió homenaje a la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez con una presentación que interpretó piezas musicales como “Carmen” de Georges Bizet, “Bolero” de Maurice Ravel, “Post Horn Gallop” de Herman Koenig, música de la película “Gladiator” de Hans Zimmer, “Truenos y Relámpagos” de Johann Strauss (Jr.), la marcha “Semper Fidelis” de John Philip Sousa, la “Pequeña Serenata Nocturna” de Wolfgang Amadeus Mozart y la “Marcha Radetzky” de Johann Strauss.

Durante el desarrollo del concierto, la Banda Sinfónica de la FACH compartió escenario con tres músicos de la ciudad de Chillán: María José López y Juan Carlos Ortiz de la Escuela de Cultura y Difusión Artística Claudio Arrau León, y Boris Vásquez, de la Orquesta Sinfónica de Ñuble.

Al finalizar el concierto, el público que concurrió al Teatro Municipal interpretó el himno “Camaradas” de la Fuerza Aérea de Chile, brindando al término de éste, un fuerte y afectuoso aplauso a los músicos de la Banda Sinfónica de la FACH.



Vista general de algunos de los asistentes a esta estupenda Gala

❖ *Autoridades edilicias de Chillán recordaron natalicio de uno de sus ilustres hijos, don Arturo Merino Benítez*

A mediodía del frío y algo húmedo miércoles 17 de mayo, se realizó una ceremonia cívico-militar en la Plaza de Armas de la capital de la Región de Ñuble, donde la comunidad de Chillán conmemoró el 135° Aniversario del Natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez.

La actividad fue presidida por el Alcalde de Chillán, Camilo Benavente; y contó con la importante presencia del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Hugo Rodríguez González; el Director General de la Policía de Investigaciones, Sergio Muñoz Yáñez; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Jean Pierre Desgroux Ycaza; el Subsecretario de Defensa, Víctor Barrueto, además de autoridades regionales civiles, militares y habitantes de la región del Ñuble. Con los honores de reglamento rendidos al Comandante en Jefe de la FACH por una Unidad de Formación

conformada por Alumnos de la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas” y efectivos del Ejército, Armada y Carabineros de Chile, se dio inicio a la ceremonia de conmemoración.



En la ocasión, el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (A) Fernando Ilharreguy Niklitschek, fue quien realizó un magnífico discurso por parte de la FACH, instancia en la que se refirió acerca del Comodoro como *“un ser humano excepcional, no por su grandeza, sino por su simpleza, que entendió que la retórica y la dialéctica, son herramientas necesarias para guiar a las personas, pero que no se comparan a dar el ejemplo como una forma de obtener lealtad”*.

El General Ilharreguy terminó sus emotivas y ciertas palabras agregando, *“...especialmente a estos jóvenes que hoy visten el azul aéreo, a que cuando vean un busto del Comodoro sepan que fue un ser humano de pasiones y de reacciones, y un hombre que defendió con fuerza y valores sus convicciones...fue un chileno de gran dimensión moral y valórica, que vivió intensamente la búsqueda de un Chile mejor, por lo que recordarlo no es una costumbre, es una obligación moral de quienes decidimos seguir su huella”*.

Posteriormente, se realizó la presentación de ofrendas florales ante el busto del Prócer de la Aeronáutica Chilena, por parte de familiares del Comodoro Arturo Merino Benítez; la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”; la Masonería de Chile; el Centro de Reservistas 7151 Escuela de Aviación; el Club Aéreo de Chillán; la Empresa Nacional de Aeronáutica ENAER; Latam Airlines; el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”; el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; la Federación Aérea de Chile; el Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile; de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el Estado Mayor Conjunto; la Policía de Investigaciones; Carabineros de Chile; la Armada de Chile; el Ejército de Chile; el Gobierno Regional del Ñuble; la Fuerza Aérea de Chile y el Ministerio de Defensa Nacional.



El presidente junto a uno de nuestros directores CDA (R) Aníbal Jiménez Lazón presentan sus respetos ante la ofrenda floral enviada por el IIHACH para esta importante ceremonia de conmemoración



El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile junto al GBA (A) Carlos Madina presentan sus respetos

En la ocasión, el Alcalde de Chillán se refirió sobre la vida y obra del Comodoro Merino Benítez: *“Hoy es un día muy especial para Chillán; hace 135 años nació una de las figuras más destacadas de nuestra historia. Desde estas tierras surgió un hombre intachable, un hombre convencido de que el porvenir*

del país estaba en los cielos de la nación. Así se refleja en aquella histórica frase, cuando Chile no tenía posibilidad de mejorar sus conexiones territoriales: ‘Yo tengo la solución, los caminos del aire’.

A continuación, tras el encajonamiento de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Especialidades de la FACH y al son de la marcha “Viejos Camaradas”, se dio inicio al desfile en el que rindieron honores a las autoridades y público presente Unidades de Formación de las Fuerzas Armadas y de Orden y Seguridad, delegaciones de colegios de la ciudad y representantes del Club de Huasos de Chillán, además de la presentación de la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”, quienes surcaron los cielos de la ciudad en sus aeronaves GB1GameBird.



El paso de fuerzas cívicas y militares durante la actividad de conmemoración



El paso de agrupaciones de Huasos

De esta manera, la Fuerza Aérea de Chile y la Municipalidad de Chillán, rindieron un merecido homenaje al Prócer de la Aeronáutica Chilena y Arquitecto del Sistema Aeronáutico Nacional con motivo del 135º aniversario de su natalicio.

A continuación del acto cívico militar, la Ilustre Municipalidad de Chillán, ofreció un café de camaradería a los asistentes.



Durante el café de camaradería, se reúnen nuestro presidente, Norberto Traub; María Angélica Fuentealba; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez; la presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas" Orietta Rodríguez y el director del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", Aníbal Pinto B.

❖ Concierto de Gala por el 212 Aniversario de la Independencia Nacional de la República del Paraguay

El jueves 18 de mayo, a las 19 horas, asistimos a una gala en conmemoración de los 212 años de la Independencia Nacional de la República del Paraguay, que consistiera en un magnífico concierto de arpa y canto tradicional guaraní. El acto organizado por la Embajada del Paraguay en Chile, se desarrolló en el Teatro del Centro Cultural de Carabineros de Chile y con plena asistencia de un maravillado público que coreó algunas de las bellas canciones y melodías.



El Embajador de Paraguay en Chile y señora, los Agregados de Defensa y Aeronáutico del Paraguay junto al director del Teatro y nuestro presidente

❖ 48° Aniversario Creación del Instituto Nacional Newberiano

El sábado 27 de mayo, hicimos llegar una nota de saludo con el que se recordara el cuadragésimo octavo aniversario del Instituto Nacional Newberiano de la Argentina. Nacido el 27 de mayo de 1975, como Instituto de Historia Aeronáutica Argentina “Jorge Alejandro Newbery”, fue nacionalizado el 27 de mayo de 1997, y hoy depende de la Presidencia de la Nación Argentina a través de su Ministerio de Cultura.

Su misión es la investigación, difusión y conocimiento de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina, tanto civil como militar.

Al respecto su Presidente, el Comandante Mayor Profesor Salvador Roberto Martínez comentaría sobre esta corporación:

“El Instituto Nacional Newberiano, es una entidad Decana en el País e Iberoamérica, dedicada a difundir en todos los ámbitos posibles: la vida, obra e ideario del fundador de la Aeronáutica Argentina, Ingeniero y Aviador don Jorge Alejandro Newbery; como también la de hombres y mujeres que hicieron posible su desarrollo y a divulgar la Historia Aeronáutica y Espacial, por todos los medios a su alcance...”

“...ser Miembro de este Instituto, implica la obligatoriedad de defender y difundir los ideales y hechos de nuestro “Numen Tutelar”, mantener y acrecentar el nivel académico del mismo y contribuir concretamente a la difusión de la historia aeronáutica y espacial...” Finalmente agregaría: *es este “nuestro sentido de pertenencia”...*

¡¡¡Nuevamente les deseamos un MUY FELIZ ANIVERSARIO, Instituto Nacional Newberiano!!!

❖ *IIHACH presente en la Cuenta Pública del Ministerio de Defensa Nacional*



Este martes 30 de mayo, la señora Ministro de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende, rindió cuenta de la gestión de su cartera, correspondiente al período 2022, en una ceremonia realizada en dependencias del Ministerio de Defensa Nacional (MDN).

La actividad, encabezada por la Ministro Fernández, contó con la presencia del Contralor General de la República, Jorge Bermúdez; los Comandantes en Jefe del Ejército y la Armada; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Jean Desgroux Ycaza; además del General Director de Carabineros, los Subsecretarios de Defensa, Víctor Barrueto y para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein, junto a autoridades civiles y militares.

Al iniciar la exposición, la señora Ministro tuvo unas sentidas palabras recordando al funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Claudio Villar, quien falleció cumpliendo con su deber en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.

Sobre su primer año de gestión, destacó las importantes tareas que han llevado adelante como ministerio en conjunto con las Fuerzas Armadas, en el cumplimiento de los Estado de Excepción Constitucional en la zona de la Araucanía y Biobío, el despliegue militar en la frontera norte del país, así como también el incesante trabajo realizado en las zonas afectadas por los incendios forestales en el sur del país.

Dentro de las medidas tendientes al fortalecimiento de las Fuerzas Armadas destacó la adquisición de las aeronaves de alerta temprana Boeing E-3D Sentry para la Fuerza Aérea de Chile (FACH), la fabricación del Rompehielos Viel para la Armada y la adquisición de equipamiento para la fuerza terrestre de Ejército.

Respecto de los logros en defensa resaltó el fortalecimiento de la soberanía y la institucionalidad espacial nacional, con importantes hitos que se concretarán durante el año en esta materia. Entre ellos, mencionó el lanzamiento al espacio de un nuevo satélite, FASat Delta; las sesiones del Comité de Política Espacial, el inicio de trabajos en las Estaciones Terrenas Satelitales de regiones y la instalación a fin de año de la primera piedra del Centro Nacional Espacial que se construiría en la Base Aérea Cerrillos de la FACH.

Antes de finalizar su exposición, la Secretaria de Estado Maya Fernández agradeció tanto el compromiso profesional como el esfuerzo de todos los integrantes de las ramas de la Defensa, especialmente a quienes están desempeñando distintas labores de seguridad en el norte y sur del país. *“Vaya para ellos un gran reconocimiento”*, enfatizó.

Cabe destacar la nuevamente este año, la presencia de los integrantes del Consejo de la Sociedad Civil en el MDN, donde nuestro Instituto está presente en la persona de Norberto Traub, quien durante este período ejerce el cargo de vicepresidente del COSOC. El carácter participativo de esta cuenta pública, estuvo también presente a través de un código QR, por medio del cual se accedió a un formulario de consultas para quienes quisieran realizar preguntas e interiorizarse más sobre el quehacer del Ministerio de Defensa Nacional.



La Señora Ministro de Defensa Nacional, junto a algunos de los Consejeros de la Sociedad Civil en el MDN

❖ **Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile**

Por la tarde del mismo martes 30 de mayo, el Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea conmemoró su 36° aniversario, con una actividad presidida por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Hugo Rodríguez González.

A la instancia, desarrollada en el Club de Oficiales de Quinchamalí, asistieron integrantes del Alto Mando, integrantes del Círculo de Coroneles, al igual que representantes de organizaciones afines al organismo.

En la ocasión hizo uso de la palabra el presidente del Círculo de Coroneles, Coronel de Aviación Edgardo Villalobos, quien en su discurso se refirió al contacto permanente que ha mantenido el Círculo de Coroneles con la Institución, *“unidos en el esfuerzo por hacer que la Fuerza Aérea sea cada día más grande y reconocida”*.

En este sentido, destacó la preocupación de todos sus integrantes por mantener viva la historia y tradiciones de la FACH, *“que son la base del alma institucional”*, señaló.

“Este trigésimo sexto aniversario encuentra a nuestro círculo en plena madurez y respondiendo a la idea original de nuestro creador, el Coronel de Aviación René Arriagada Anento, fundador y primer presidente de este círculo”, sostuvo el Coronel Villalobos, quien también recordó que en 1996 se creó la categoría de socio honorario, fuera la primera en recibirla la reconocida piloto nacional Margot Duhalde Sotomayor (Q.E.P.D.).



Vista general de los asistentes al acto de aniversario

Durante la actividad, el Círculo de Coroneles de Aviación hizo entrega al Club de Oficiales de Quinchamalí de una antigua insignia del Grupo de Aviación N° 1 que adornaba sus primeras instalaciones de la Unidad en Alto Hospicio. La escarapela, símbolo de la unión entre los aviadores de ayer y hoy, fue recibida por el Jefe de la División de Bienestar Social y Oficial de Enlace con el Círculo de Coroneles, Comodoro (AD) Boris León.



La insignia del Grupo de Aviación N° 1 que adornaba sus primeras instalaciones de la Unidad en Alto Hospicio, hoy símbolo de la unión entre los aviadores de ayer y hoy, fue recibida por el Jefe de la División de Bienestar Social, Comodoro (AD) Boris León L., de manos del presidente del Círculo de Coroneles de Aviación, CDA (R) Edgardo Villalobos.

En la oportunidad, el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Hugo Rodríguez agradeció a los integrantes del Círculo de Coroneles de Aviación, por el apoyo que brindan permanentemente a la Institución y los instó a seguir trabajando por mantener y perpetuar las tradiciones y valores de la Fuerza Aérea de Chile.

¡Les deseamos a todos los integrantes del CÍRCULO DE CORONELES DE AVIACIÓN, un muy feliz aniversario y una larga y fructífera vida!

II. OBITUARIO



Patrick Wenborne Lehmann (Q.E.P.D.)

PATRICK WENBORNE LEHMANN

“El renacer de las alas”

Leer sus entretenidas crónicas en la desaparecida revista Tobalaba Aéreo, era como ingresar a las páginas de uno de los libros de Richard Bach, aquellos que nos hablan de lo hermoso que es volar.

Relatos en los que sin pretenderlo, uno terminaba situándose dentro de la cabina de su avión volando sobre los cielos de nuestra patria. A veces, con muy mal tiempo.

De su padre George, antiguo socio director del Club Aéreo de Chile y funcionario de la Panagra, heredó el amor por los aviones y su juventud se fue moldeando en Los Cerrillos en plena época de la Segunda Guerra Mundial.

Las llegadas y partidas de los aviones de la Línea Aérea Nacional, de la Panagra y otras empresas, hizo que en su espíritu lentamente fuera naciendo su interés por la aviación.

El ruido de los motores de los Douglas DC-3 y los DC-4 de aquellas compañías y del Catalina PBY-5A de la Misión Geodésica Norteamericana basado en dicho campo aéreo, podemos decir fueron su canción de cuna.

Cuando tuvo la edad necesaria, siguiendo las huellas de su progenitor, ingresó al Club Aéreo de Santiago y ante su vista se desplegó el horizonte para él hasta entonces tan anhelado y con su licencia de piloto en mano y la experiencia adquirida, a la postre fue orientando sus preferencias hacia los denominados aviones clásicos y antiguos.

Alas por entonces muchas veces ignoradas, fueron objetos de su preocupación y bajo su atenta mirada lentamente volvieron a recuperar su condición de aeronavegables.

Como no recordar sus desvelos por revivir aquel Piper J-4 o ese Champion 7-EC, en que a su paso por muchos aeródromos concitó la admiración de tantos aviadores.

Al partir, atrás siempre dejaba nuevos amigos.

Quiso el destino que un día se enterara de la existencia de un Aeronca L-3B, de aquellos llegados a nuestra patria a principio de la década del cuarenta del siglo que ya fue, frutos de la Campaña “Alas

para Chile”, cuyos restos yacían botados en completo abandono al fondo de un hangar de un club aéreo.

Verlos y comprender que un nuevo desafío le salía al paso fue un todo. Los adquirió y con paciencia infinita los fue reconstruyendo pieza por pieza. Una a una, de sus manos iban saliendo cuadernas, costillas y largueros y esas alas destruidas por el paso del tiempo comenzaron a retomar su forma original. Sin embargo, cuando llevaba parte importante avanzada, un escollo tal vez insalvable se cruzó en su camino. Su salud dio síntomas de que ya no lo acompañaría mucho tiempo más y lentamente la reconstrucción del Aeronca se fue haciendo más pausada.

Ante una sugerencia lo donara al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, donde sería restaurado a su condición original, pero solo para exhibición estática, respondió que lo pensaría.

Poco después, con ese temple que le era innato, nos dio la sorpresa de que el avión lo había entregado a otro entusiasta de los clásicos y antiguos, y que el proceso de restauración continuaba.

Para rubricar lo que decía nos invitó a acompañarlo al aeródromo “La Victoria de Chacabuco” y allá pudimos ver cuanto había avanzado la restauración y como el renacer de aquellas alas era algo cierto que lo llenaba de satisfacción.

Al despedirnos lo hicimos con el compromiso formal de juntarnos en el mismo lugar, el día en que el Aeronca realizara su primer vuelo post reconstrucción.

Sin duda don Patrick era un caballero del aire y para con nuestro instituto, siempre tuvo la mejor buena voluntad y deferencia. Si a él recurríamos en busca de un dato o antecedente para una de nuestras investigaciones, no descansaba hasta darnos la respuesta correcta.

En ocasiones, como caballeros de antaño que cruzaban espadas para dirimir pleitos, nuestras plumas, cual simbólicas espadas se entrecruzaron, ya fuera en busca de la verdad histórica o por opiniones divergentes.

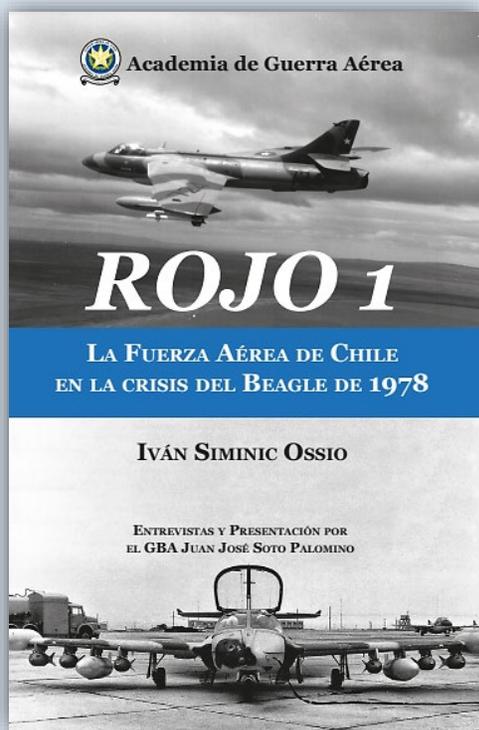
No obstante, siempre primó la amistad entre camaradas aviadores.

Una vida tan plena sin duda merecía un final feliz y en su bondad infinita, Dios Nuestro Señor lo vino a buscar en el silencio del sueño, queriéndole evitar las dolencias de una enfermedad.

En espera del rendez vous en aquel cielo de los horizontes sin límites, soportando la inmensa pena que su partida nos ha ocasionado, solo nos queda confiar que en su ingreso a la Escuadrilla de las Alas del Silencio habrá encontrado la felicidad infinita.

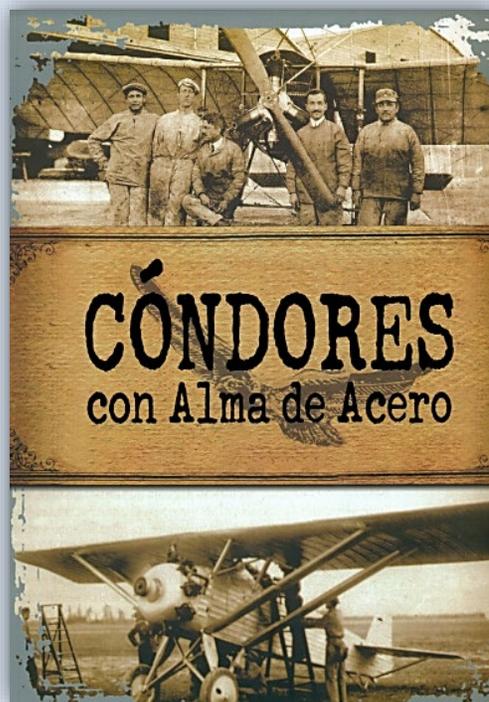
Sergio Barriga Kreft

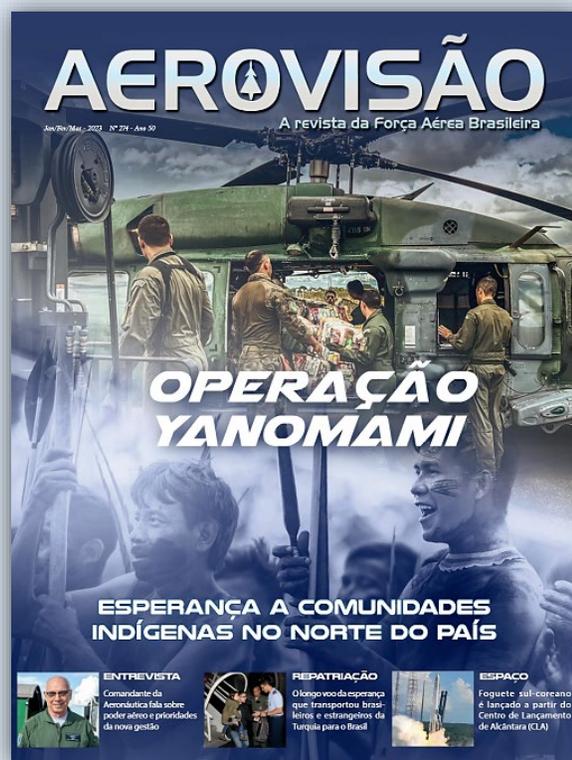
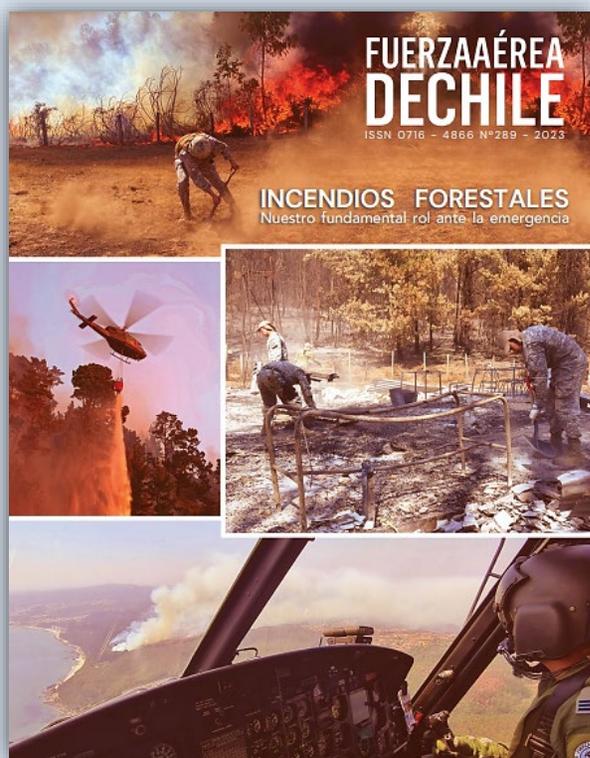
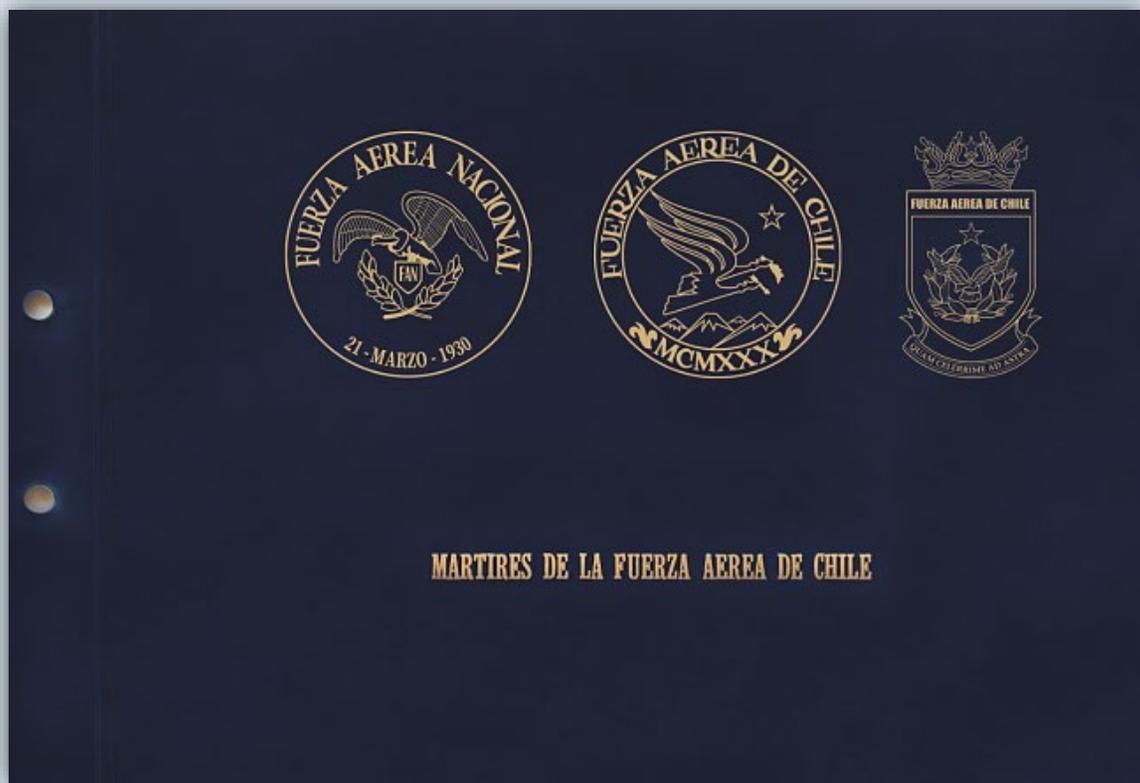
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



- ❖ *En mayo, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual nuevas e interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga.*

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





IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO

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

1/06/2000: LAN Airlines ingresa oficialmente a la alianza global Oneworld. Esta alianza global reúne a trece de las mejores y mayores compañías aéreas del mundo, todas comprometidas en proporcionar servicios y valor de clase mundial.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.



Rodolfo Marsh Martin

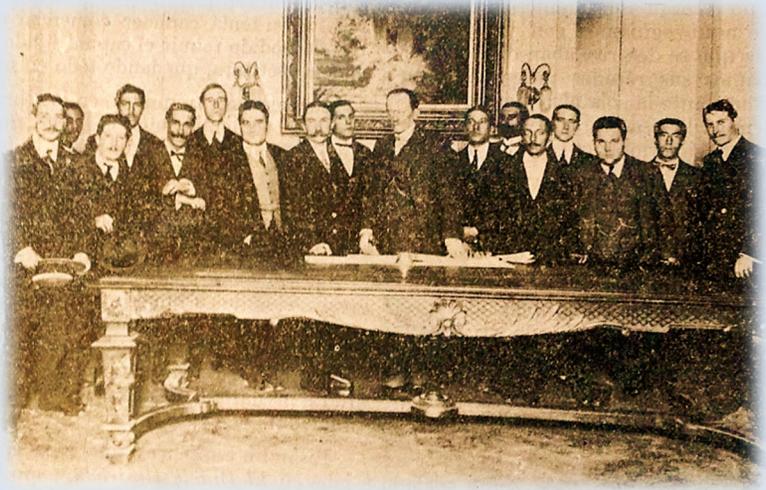
2/06/1937: Fallece el joven teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 “Chiloé”.

Junto a Marsh fallecieron el teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña, el Cabo 1º Fernando Hermosilla y los pasajeros Lorenzo Leuschner, Francisco Manuel Núñez, Norman Mac Auliffe, Armando Sanhueza Libano y su hijita Gloria Sanhueza.

Por la encomiable labor y trayectoria que tuvo este oficial, principalmente en el desarrollo de la aviación en estas australes tierras, se bautizó en 1980 con su nombre la Base Aérea Antártica ubicada en la isla Rey Jorge del Territorio Antártico chileno. Denominación que posteriormente se relegó sólo para el aeródromo que esta base posee.

2/06/1938: “Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente”.

3/06/1913: Con esta fecha se realizó la primera reunión formal del Aero Club de Chile para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La fecha de su publicación oficial en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, será casi un mes más tarde, el 4 de julio de 1913.



4/06/1919: Se dan de alta en el servicio de aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra tras el término de la Primera Guerra Mundial al gobierno de Chile. 12 monoplanos Bristol, 8 biplanos Experimental Scout S.E.5 y 2 biplanos Avro.



Uno de los "nuevos aviones AVRO"

4/06/1928: El gobierno peruano autoriza a Faucett a operar en el país, la compañía contaba sólo con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de cinco asientos.

4/06/1986: Los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, efectuaron el primer cruce del Estrecho de Magallanes en aparatos de este tipo. Dos días antes habían iniciado el raid "Uniando el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa hasta Kimiri Aike, donde aterrizaron a eso de las 14 horas, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

4/06/2005: La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) otorga el premio internacional "Eagle Award", a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

5/06/1924: Dos años luego su retiro del Ejército, fallece el distinguido General de División, don Arístides Pinto Concha.

Quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó el metódico y eficiente desarrollo de la aviación militar e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer piloto militar y Director de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.



5/06/1938: Creación del Club Aéreo de Copiapó. Ubicada en la capital de la provincia homónima y de la Región de Atacama, con tradición minera desde sus orígenes.

5/06/1945: Fallece el Teniente Piloto Aviador, señor José Espinosa Fuentes, perteneciente al famoso Escuadrón Aéreo 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana, que participa en los frentes de guerra del Teatro Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial.

Sus restos descansan en el Monumento que recuerda a los participantes de este Escuadrón, y que se ubica en Bosque de Chapultepec.



5/06/1963: Se constituye la Sociedad PANAMEÑA DE AVIACIÓN INTERNACIONAL, S.A. (PAISA).

6/06/1921: El teniente aviador Eduardo Alfredo Olivero se elevó a más de 8.000 metros, batiendo el récord sudamericano de altura, dando un nuevo galardón para la aviación argentina y para este continente.

6/06/1946: La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile otorgó la primera licencia de paracaidismo deportivo, al señor Jorge Alberto Bonhomme Jélvez, ex paracaidista militar nacido en Valparaíso y que sirviera en el Ejército Francés durante la II Guerra Mundial. Bonhomme acreditó estar en posición del brevet emitido por la Parachute Training School de la RAF, en Ringway, Inglaterra.



7/06/1936: Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde.

Recibió por su hazaña un trofeo internacional, el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión inglés Miles Hawk Major "Saturno", que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Franco Bianco realizó una gran proeza al unir por primera vez el trayecto de Punta Arenas - Puerto Montt en vuelo directo sin acompañante, travesía que se logró en 9 horas y 45 minutos, en su avión Saturno. Luego de aterrizar en Chamiza, Puerto Montt, prosiguió a Santiago.

El Saturno había despegado desde la base aérea Bahía Catalina a las 7:30 de esa mañana del 7 junio, donde fue despedido por los jefes de la aviación local y amigos. La aeronave era un avión Miles Hawk Mayor de 130 hp, monoplano de ala baja, que podía desarrollar velocidad crucero de 190 a 210 km por hora y una máxima de 240. Considerando la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, de unos 1.600 kilómetros, el Saturno fue equipado con estanques suplementarios de combustibles en el espacio destinado al copiloto, hasta un total de 340 litros que le permitirían 12 horas de vuelo.

El audaz piloto llevaba como alimento chocolate, galletas y medio litro de agua. Bianco vestía un equipo de cuero forrado para defenderse del intenso frío de las alturas y calefacción eléctrica para los pies y manos. Por si tuviera que aterrizar en la Cordillera confiaba en su avión, que podía maniobrar en menos de 100 metros y, por si hubiese necesidad, llevaba un cuchillo campesino, como lo que se usaban en las estancias, para sacrificar algún animal cordillerano.

Su aterrizaje sin novedad en La Chamiza se produjo a las 17:15 hrs. de ese mismo día y fue transmitido desde Puerto Montt a Punta Arenas para ser comunicado a través de la broadcasting de la época (radioemisoras) y teatros de la comunidad. En los cines de la época, tanto en las funciones de matinée, vermouth y noche, el público aplaudió con indescriptible alegría la noticia.

Al día siguiente emprendió la segunda etapa Puerto Montt-Santiago. Donde nuevamente tuvo problemas meteorológicos, esta vez relacionados a la baja visibilidad. Tal sería que durante aquella jornada le fue imposible llegar a Santiago. Por lo que a la altura de Loncoche tomó la decisión de regresar a La Chamiza.

Al otro día, el 9 de junio, pudo finalmente emprender el viaje hacia Santiago, aterrizando en el aeropuerto Los Cerrillos, a las 16:05hrs, en medio de un festival aéreo que organizó el Club Aéreo de Chile, Santiago. Tal sería la magnitud del viaje que visitó días después, el 15 de junio, al Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, siendo acompañado por el General del Aire, Diego Aracena y el Comandante de Escuadrilla, don José Jara.

10/06/1933: Los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, llegan a Camagüey, Cuba tras un vuelo de 4,500 millas procedente de Sevilla, España, en el avión “Cuatro Vientos” quienes venían en misión de buena voluntad. Al día siguiente continúan su viaje llegando a La Habana, donde permanecen 20 días, para luego partir rumbo a México, donde aparentemente fueron ultimados al descender en un campo en poder de bandidos o indígenas.

11/06/1921: Se bautiza un avión Avro 504K de instrucción, con el nombre del Educador chileno, don “José Abelardo Núñez”.



11/06/1928: En el avión “México Excelsior”, el piloto aviador, capitán Emilio Carranza, inicia su vuelo sin escalas México-Washington.



12/06/1843: Vuelo en Popayán del argentino José María Flores, a bordo de un globo inflado con gas de petróleo, quien repitió el vuelo en Bogotá, Colombia el 27 de octubre de 1845 desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente hizo vuelos en Medellín, Barranquilla y Tunja.

12/06/1899: Se realiza en el Jardín de las Tullerías de París, Francia, la competencia de Globos libres, en donde participa el famoso pionero aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos-Dumont, pilotando el globo "América", califica en cuarto lugar luego de recorrer unos 325 kilómetros desde el punto de partida y permaneciendo en el aire 22 horas.



12/06/1912: La primera institución aérea civil del país, el **Aero Club de Chile**, conquista para su entidad las simpatías del Vicario General Castrense, don Rafael Edwards Salas, quien además de haber tenido el honor de ser el Primer Vicario Castrense del mundo en 1910, sería a partir de esta fecha, el primer *Capellán Aéreo de Chile* e integrante del Directorio de la nueva corporación.



12/06/1932: La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizara la proeza de cruzar la Cordillera de los Andes por avión, tras la aviadora francesa Adrienne Bolland, en abril 1921.

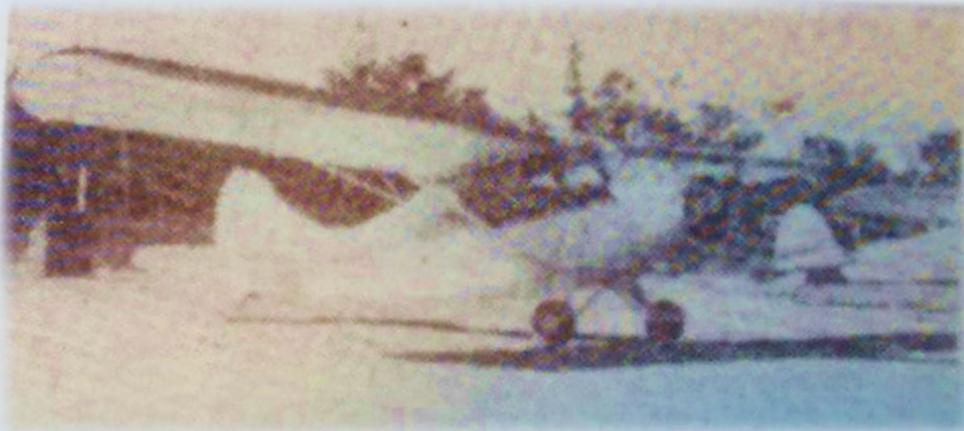
12/06/1970: Primer paro de controladores en Chile. 180 de los 548 funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, incluyendo casi todos los controladores de tránsito aéreo iniciaron un paro indefinido de labores. La decisión sorprendió tanto al Gobierno, como a las compañías aéreas nacionales y extranjeras, afectando a cientos de pasajeros. El conflicto se extendió hasta el 3 de julio de ese año, reintegrándose los funcionarios a sus labores el sexto día.

14/06/1941: Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile. Si bien la creación del Club Aéreo de Antofagasta data de esta fecha, la realidad histórica o más bien, la vida efectiva de la institución, parte hace 77 años atrás, cuando el 11 de marzo de 1944 llegara su primer avión. Un “Aeronca” de 65 H.P. adquirido con el producto de la colecta “Alas para Chile” y que fuera llevado desde Santiago a Antofagasta por la aviadora civil Dora (Mucki) Koeppen Maisan.



En ese mismo año se inició el primer y segundo curso de vuelo, contando siempre para ello, con la eficaz y valiosa cooperación de la Fuerza Aérea de Chile. Con especial cariño se recuerda el nombre de su fundador y primer presidente, el entonces Capitán de Bandada Alfonso Scheihing Ritter.

14/06/1959: Con un cóctel celebrado a las 11.00 horas con las autoridades de la ciudad de Valparaíso y los socios del Club Aéreo Universitario Santa María, se procedió al bautizo del avión “Champion” adquirido para la instrucción de los socios pilotos de esa entidad.



El avión “Champion” del Club Aéreo Universitario Santa María.

15/06/1927: Fallece trágicamente el distinguido capitán ecuatoriano, señor Santiago Duarte, quien formó parte del grupo de siete alumnos que fueron becados en la Scuola di Aviazione Gabardini, en Italia.

15/06/1946: Regresa desde Roma, el Arzobispo de Santiago, Su Eminencia Reverendísima José María Caro, convertido en el primer Cardenal chileno. Su recepción constituye una fiesta nacional. Una escuadrilla de aviones de la Fuerza Aérea vuela sobre la capital formando **una cruz en el cielo**.

15/06/1961: El emblemático avión “Manutara” que realizara el primer vuelo entre Chile continental y la Isla de Pascua (Rapa Nui), se estrella en el Lago Peñuelas, destruyéndose totalmente.

16/06/1887: Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como “El Rey del aire”. Tuvo una destacada y promisorio trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América.

Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, se le denomina Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).



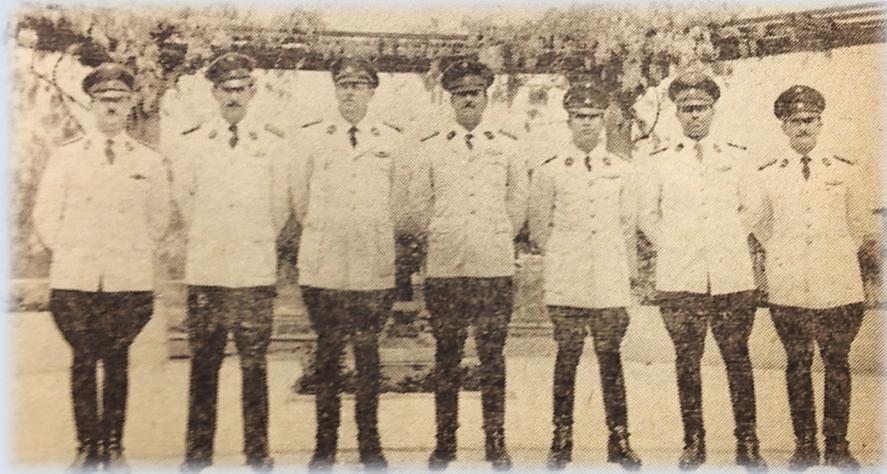
16/06/1934: Se crea la Banda de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.



16/06/1948: Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de “fomentar

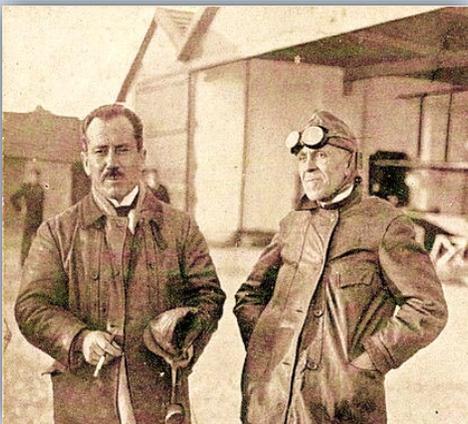
dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y un servicio aéreo-policial.” Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes B. como Presidente y Mauricio von Teuber S., como Vicepresidente.



De izquierda a derecha: **Tenientes René Barrera Vásquez (Secretario), Garcerán Monje Rosas (Protesorero), Mauricio von Teuber Stevens (Vicepresidente), Capitán Guillermo Fuentes Besoain (Presidente), Tenientes: Raúl Figueroa Escobar, Julio Gallardo Donoso (Director Consejero) y Sergio Márquez Molina (Tesorero)**

16/06/1968: La primera lluvia artificial en Santiago de Chile, con asistencia de aviones Vampire DH-115 de la Fuerza Aérea de Chile. El Proyecto “Meta” se realizó en conjunto al Ministerio de Agricultura y la Universidad de Chile.

16/06/1964: Es creada la Escuela Técnica Aeronáutica. Contando con la importante cooperación de la Misión Aérea Civil Norteamericana, la Dirección de Aeronáutica pone en marcha este centro formador de especialistas en diversas áreas como meteorología, control de tráfico aéreo, etc., para satisfacer los requerimientos del país en esas áreas. Su primer Director fue el Comandante de Grupo (T) Víctor Robinovitch Castro.



17/06/1922: Con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil, amarizan en Rio de Janeiro, los aviadores portugueses, señores Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, luego de llevar a cabo el primer vuelo transatlántico entre Lisboa, Portugal y Brasil.

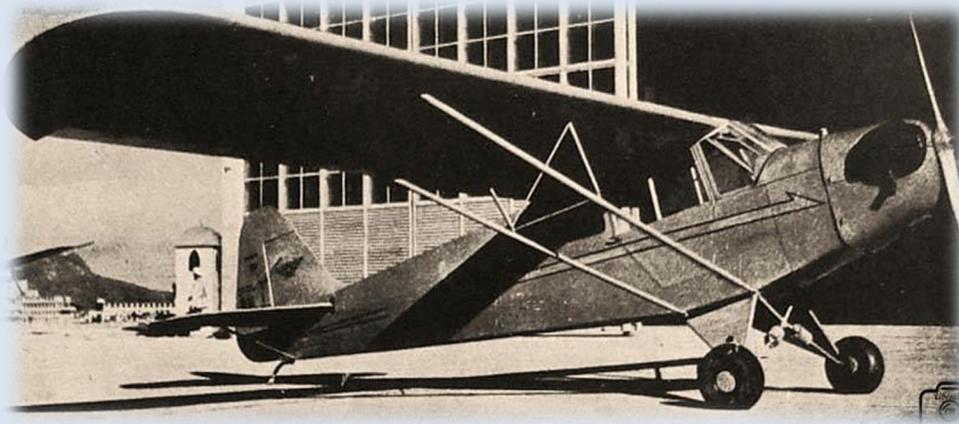
Los aviadores realizaron esta famosa primera travesía aérea del Atlántico Sur de 8.383 kilómetros, considerado uno de los mayores hitos aeronáuticos de época, utilizando instrumentos de navegación astronómica de su propia concepción.

17/06/1985: El transbordador Discovery de la NASA, coloca en órbita el primer satélite mexicano, bautizado “Morelos I”.

18/06/1919: Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado "Bolívar", fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

18/06/1925: A través del Decreto N° 1849 se crea el primer servicio de vuelo con pasajeros Santiago-Valparaíso, utilizando un avión Junkers A-20 y otro F-13; el primero de dos plazas con el que se transportaría un pasajero y el segundo con 6 plazas de las cuales 4 serían usadas con pasajeros. Los aparatos operaron con pilotos militares desde un aeródromo implementado en la Avenida Antonio Varas con Irarrázaval de esta capital.

18/06/1940: Vuela por primera vez un prototipo de avión nacional brasilero, el HL-1 (Henrique Lage-1) construido en las oficinas de la Compañía Nacional de Navegación Aérea, en Isla de Viana ubicada en Bahía de Guanabara, Brasil.



Avión HL-1, fabricado por la fábrica CNNA, del renombrado industrial Henrique Lage.

18/06/1956: Fallece don Luis Omar Page Rivera. Precursor de la aviación chilena que realizó múltiples hazañas, entre las que podemos citar: Primer suboficial del ejército, en obtener título de piloto; Primer vuelo nocturno con público en Chile, el 27 de febrero de 1914; Primer vuelo en la ciudad chilena de Punta Arenas, Magallanes, en la noche del 23 de agosto de 1914 y el Primer vuelo con aeroplano en Bolivia, el 31 de julio de 1915.



18/06/2009: Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile. Tras cuatro años de funcionamiento regular, el 29 de julio de 2013, anuncia el abandono de los vuelos regulares concentrándose en realizar sólo operaciones charter dentro del país.

19/06/2006: La aviadora chilena, señora Margot Duhalde (Q.E.P.D) recibió del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial, y como recompensa a su contribución eficaz al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna.



20/06/2017: Se crea el Club Aéreo Náutico Isla Mocha. Su primer directorio estará compuesto por Sergio Eduardo Cresta Hill como presidente; Leonardo Marcelo Cresta Hill como vicepresidente; Álvaro Andrés Cresta Recasens como secretario; Lucía Beatriz Villaseca Recasens como tesorera y Leonardo Alfredo Cresta Recasens como director.

21/06/1911: La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) define en múltiples clases y sub divisiones, las reglas para todos los records de Aviación.

22/06/1927: Se inician los vuelos comerciales de VARIG en la ruta Porto Alegre – Pelotas – Río Grande, Brasil.

22/06/1946: A partir del Decreto Ley N° 349, se crea la Fuerza Aérea Venezolana con igual rango y categoría que el Ejército y la Armada Venezolanas.

22/06/1979: Promulgación del Decreto con Fuerza Ley N° 2.564 sobre la Aviación Comercial en Chile que garantizaba la libre operación en el mercado nacional de empresas nacionales o extranjeras, así como una desregulación en materia tarifaria, tomando como base la desregulación del mercado aéreo estadounidense y junto con los principios acordados en la Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en tres principios fundamentales: libertad en el ingreso a los mercados, libertad de precios y la mínima intervención estatal.

23/06/1972: Nace el Grupo de Telecomunicaciones Estratégicas (GTE), cuya misión es administrar y dar soporte técnico a los sistemas de telecomunicaciones de la Fuerza Aérea de Chile. En la actualidad, el lema del Grupo, es “Ecce Vox”, el cual se traduce, “He aquí la voz”, estableciendo con ello, estar alertas en la paz como en la guerra.

23/06/1978: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°23. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) Luis Z. Ruiz Navarro. Denominado originalmente Grupo de Artillería Antiaérea N°4, operó en la Base Aérea “Bahía Catalina”, Punta Arenas - Chile, desde el 1° de abril de 1957.

23/06/1986: Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yáñez. Desde 1970 la

Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

24/06/1916: Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes por su parte alta. Los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y el Capitán de Ejército, Ángel María Zuloaga, despegan de Santiago, Chile en el Globo “Eduardo Newbery” elevándose hasta alcanzar los 8.100 metros de altura sobre el nivel mar. Luego de tres horas y media de travesía bajaban en el valle de Uspallata, Argentina.

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: *“Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre”*.

La placa fue puesta allí por iniciativa de una Comisión Nacional de Homenaje, presidida por D. Jorge A. Mitre para distinguir, en nombre del pueblo argentino, a los héroes de la primera travesía aérea de los Andes, don Eduardo Bradley y el entonces Teniente 1º, don Ángel María Zuloaga en el lugar donde aterrizaron con un globo libre, luego de la hazaña.

24/06/1917: Se hace acreedor al Brevet de Piloto Aeronauta Nº4 del Aeroclub de Chile, don Armando Venegas de la Guarda, fundador y primer presidente del Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, entidad fundada el 20 de agosto de 1948.

24/06/1950: Alrededor de las diez de la mañana de este día, fueron bautizados los dos primeros aviones del Club Aéreo de Carabineros de Chile. En lo que resultó ser una interesante ceremonia efectuada en el costado oriente del Aeropuerto de Santiago “Los Cerrillos”, tras una misa de campaña a cargo del capellán mayor del Cuerpo de Carabineros, Monseñor Guillermo Canning, se verificó el bautizo de las dos primeras aeronaves: un Cessna 170 y un Aeronca Chief.

25/06/1953: Se dispuso el traspaso de la Dirección de Aeronáutica a la Subsecretaría de Aviación, dejando de depender de la Fuerza Aérea de Chile, aunque esta última debía continuar suministrando el personal y los recursos económicos.

25/06/1953: Se dicta el Decreto Fuerza de Ley Nº 343, el cual introdujo una completa reorganización institucional en materia de transportes. Se crea una nueva institucionalidad aeronáutica que especifica que el tráfico aéreo dentro del país queda reservado exclusivamente para empresas nacionales, medida que se mantendría por 27 años, hasta la promulgación de la Ley 2.564, que establece la libertad de los cielos nacionales. En segundo lugar, se da por terminado el monopolio de LAN, al no quedar establecido ninguna empresa en particular para operar rutas domésticas.

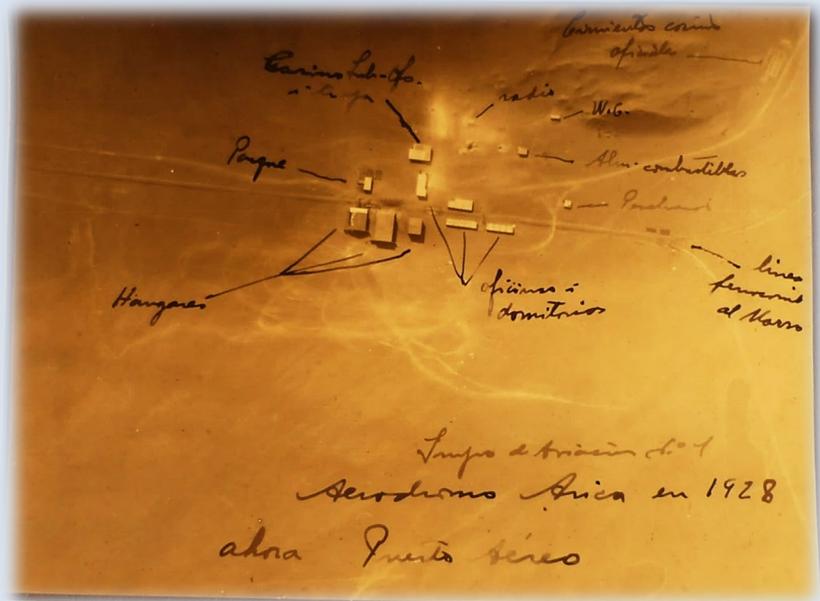
26/06/1921: Hace 100 años atrás, la Inspección General de Aviación, ordenó que una escuadrilla de aviones chilenos evolucionaran sobre el monumento al prócer argentino y gran amigo de Chile, General Bartolomé Mitre, inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio. En la actividad, el Intendente de Santiago, señor Alberto Mackenna Subercaseaux se refirió a Mitre: *“...hace más de cincuenta años, residía en el seno de la sociedad chilena, haciendo vida*

común con ella, un ilustre desterrado, que espiraba en nuestro ambiente el aire puro de la libertad". Más adelante puso de relieve, la sobresaliente actuación de don Bartolomé Mitre cuando las relaciones estaban a punto de romperse violentamente, entre Chile y la Argentina, y que gracias a ella, pudo evitarse una de las mayores calamidades para un país: LA GUERRA.

26/06/1929: Otro más de los aspectos aeronáuticos que preocupaba a Arturo Merino Benítez, era la pronta creación de una infraestructura aeroportuaria nacional. A través del Decreto Supremo Nº 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Junto a esto el DS Nº 2028, reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares.

Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.



Vista aérea del Aeródromo El Buitre en Arica, 1928

26/06/1942: Es creado el Club Aéreo Universitario de Aviación. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke.

En esta fecha, se dan cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional, y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio .

26/06/1971: Inicia operaciones en Chile Cubana de Aviación, primer reflejo en la aeronáutica nacional de los cambios políticos tras la llegada al poder del Gobierno, del candidato del Partido Socialista de Chile, Doctor Salvador Allende Gossens.



27/06/1889: A poco tiempo de recibir el Batallón de Telégrafos su primer globo, arriba sin previo aviso la Reina Regente en España, doña María Cristina, a la Casa de Campo donde junto al estanque de patinar, la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos hacía prácticas y maniobras de inflación con el recientemente adquirido Globo "Yon" de origen francés.

Sin dudarle un instante, la Reina subió a la barquilla con el Teniente Coronel, señor Lícer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión.

Como recuerdo de la misma, se acuñó una medalla y desde ese momento el primer globo recibió el nombre de "María Cristina". Días después fue S.A.R. la Infanta Isabel, la que ascendió hasta una altura de 500 metros en este mismo globo, que era la longitud máxima del cable de retención.

27/06/1914: El aviador civil chileno, señor David Manuel Fuentes Soza, establece el record sudamericano de distancia al unir la ciudad de Concepción y la localidad de Paine (450 Kilómetros de distancia) en un vuelo sin escalas que duró 5 horas y cinco minutos.



27/06/1959: Creación del Club Aéreo del Cobre. Uno de sus más entusiastas fundadores, fue nuestro recordado socio, Mauricio von Teuber Stevens, quien tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, "Cadeco".

27/06/1977: Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas.

Su primer comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.

28/06/1941: Creación del Club Aéreo de Chillán. Ubicada en la Región del Biobío.

28/06/1958: Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**.

Esta importante entidad que hoy está a cargo del CDA (DA) Claudio Alcázar Sichel, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

En su origen, estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.



Roberto Sánchez Celedón

28/06/1966: Se crea el Club Aéreo de Nacimiento, situado en la provincia del Bío-Bío. Se ubica a 550 km al sur de Santiago y a 108 km de la capital de la región.



29/06/1919: Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE". El 29 de mayo de 1919 se fijó que Agustín Parlá realizaría el primer vuelo comercial con los Estados Unidos de Norteamérica, y así resulto al transportar un cargamento de jabón en polvo Sapolio en el avión "Sunshine". Un mes más tarde —el 29 de junio— fueron tomadas desde el mismo avión por el reportero gráfico del periódico *El Mundo*, señor Adolfo Regrezeni, las primeras fotografías aéreas de la Habana".

30/06/1921: Por D.S. del Ministerio de Marina, se dan de alta en la Escuela de Aviación y se nombran nuevos alumnos del curso del Mayor Scott, al Teniente 2° de Marina, Carlos Silva y al Ingeniero 2° José Gómez Otero, este último será dado de baja al mes siguiente, continuando con sus labores propias en la Armada de Chile.

30/06/1930: Por iniciativa del comandante Merino Benítez, se crea el Gabinete de Fotogrametría Aérea de la Fuerza Aérea Nacional, cuya misión principal fue la de fotografiar y levantar una gran carta del territorio nacional.

30/06/1943: Siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el Comodoro del Aire don Manuel Tovarías Arroyo, se crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial N° 14, con la

responsabilidad de “regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral...”



Bote volador Consolidated PBY-5 “Catalina”, exitosamente utilizado para la creación del Comando Costanero

DAVID FUENTES SOZA

El Aviador Pionero de Talcahuano y primer piloto de la PDI

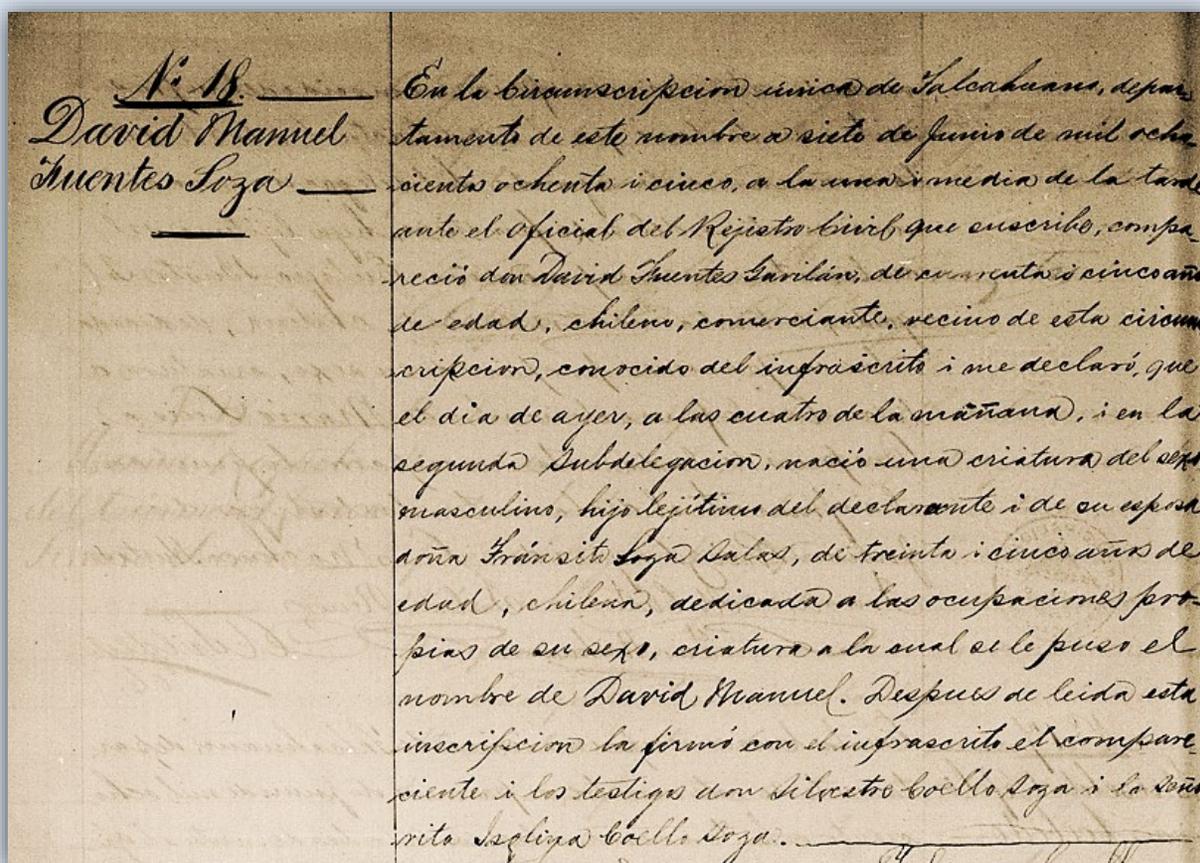


La vida del aviador DAVID FUENTES SOZA, al igual que la de otros pioneros del vuelo por los cielos patrios, está plagada de acontecimientos sorprendentes, muchos de ellos olvidados, pero resulta especial ver como la historia de DAVID FUENTES, -más conocido en su época como “El viejo Fuentes”- tiene miradas diversas ambientadas en viejas publicaciones.

En esta oportunidad he querido adornar este artículo con material histórico de Gonzalo Pizarro, de Talcahuano, y Luis Mancilla de Chiloé, quienes dan la mirada pueblerina del personaje, colocando con ello una nota diferente sobre quien fuera uno de los principales aviadores pioneros de nuestro país.

Entre los pilotos civiles que dieron vida a la aeronáutica nacional en la segunda década del siglo XX, destacó por su gran capacidad el aviador David Manuel Fuentes Soza, nacido en Talcahuano el 6 de junio de 1885. Sus padres fueron don David Fuentes Gavilán y doña Tránsito Soza Salas quienes formaban una reconocida y acaudalada familia de esa ciudad.

Fuentes realizó sus primeros estudios en el Seminario Conciliar de Concepción. En 1910 fue enviado por su familia a estudiar Asuntos Industriales a Francia. Desde ese país tiene oportunidad de recorrer Europa.



Encontrándose en el Viejo Mundo, donde habría arribado en 1910, Fuentes tomó contacto con el Teniente Manuel Ávalos Prado, con quien cultivó una fructífera amistad, que venía desde los tiempos escolares, cuando Ávalos vivía también en Talcahuano. Ávalos realizaba el curso de aviador en la Escuela de Étampes, enviado por el Ejército de Chile junto con el Teniente Eduardo Molina Lavín con el objeto de dar vida a la aviación militar a su regreso al país.

Este encuentro incentivó al joven David Fuentes a ingresar por sus medios a la prestigiosa escuela parisina, de propiedad del afamado Louis Blériot, en donde el 22 de octubre de 1912, obtenía su flamante "brevet" N° 1078, que lo elevaba a la categoría de "piloto-aviador" de la Federación Aérea Internacional (FAI). Como anécdota sobre las condiciones de Fuentes como piloto, hay que resaltar que resultaría ser el alumno que menos gastos debió desembolsar por desperfectos ocasionados al material de vuelo durante su aprendizaje.

A volar gratis

De un acendrado espíritu patriótico y un corazón no menos generoso, a su regreso a Chile realizó muchas "volaciones" gratuitas en diferentes ciudades del país.

Para tal efecto trajo desde Francia un monoplano Blériot de dos asientos, de 80 HP, al que en una sencilla ceremonia realizada en el vecino puerto, en abril de 1914 bautizó con el nombre de

“Talcahuano”. Nombre que identificó a su avión por todos los cielos de Chile, luciéndolo gallardamente en el timón de cola del monoplano Blériot.



Luego de realizar diversos vuelos con pasajero por la zona, realizó un raid a Angol, cubriendo la distancia que separa a ambas ciudades en una hora y diez minutos.

En la localidad de Los Confines, en Angol, realizó vuelos con personas de la ciudad, que lo acompañaron gustosas a gozar del paisaje de la Cordillera de Nahuelbuta y los suaves lomajes trigueros que dieron tanto prestigio a esa zona a principios del siglo pasado.

Gabriela Figueroa, Eloísa Fernández, Mariana Conejeros y Matilde Soto, fueron algunas de las conocidas damas de la sociedad angolina que tuvieron el coraje de subir al “Talcahuano”.

Vuelos en altura

En junio, Fuentes, acompañado del Capitán de Corbeta Guillermo Vargas, logró elevarse sobre Concepción a una altura de 3.150 mts., altura que en Chile y en varias partes del mundo era todo un récord para la época. El motor del avión respondió admirablemente bien y para lograr la altura expresada demoró poco más de una hora. Este vuelo naturalmente colocaba al aviador en un buen sitio ante pilotos nacionales como Page, Figueroa, Copetta y otros que en máquinas de similar “caballaje” luchaban por conquistar nuevos lauros para la naciente aviación civil chilena.

El 8 de agosto de ese año realizaba un atrevido vuelo nocturno, acompañado de Rafael Andrews, entre Talcahuano y Concepción, hecho destacable si se tiene en cuenta que recién el 27 de febrero, el piloto Luis Omar Page, había realizado el primer vuelo nocturno sobre Santiago.

Raid Concepción-Santiago

Fuentes coronó sus actuaciones de ese año con el brillante raid Concepción Santiago, realizado el 27 de junio de 1914 y que por razones técnicas se hizo en dos jornadas. Con este raid Fuentes logró llevar a feliz término el intento realizado por el aviador Acevedo el año anterior, el que le costara la vida al intentar tomar altura sobre el Bío-Bío.

El aviador llevó a cabo su raid saliendo desde Concepción y después de volar durante cinco horas y cinco minutos, a un promedio de 90 kms por hora, descendió voluntariamente en Paine, comprendiendo que por falta de combustible no alcanzaría a llegar al aeródromo militar de Lo Espejo, meta que se había fijado como término del raid. Había cubierto 450 kms. en un solo vuelo. Reaprovisionado de combustible, al día siguiente muy temprano despegó desde Paine y en un vuelo de 55 minutos arribaba triunfante a la Escuela de Aviación Militar de El Bosque.

Primer Concurso de Aviación

El 1º de enero de 1915, los santiaguinos en masa copaban los tranvías de la línea Santiago-San Bernardo y los más pudientes en modernos automóviles, birlochos y carrozas daban brida a sus caballerías en pos de la Escuela de Aeronáutica Militar. Tal aglomeración tenía por objeto llegar tempranamente al Primer Concurso de Aviación que se realizaba en Chile y que naturalmente reunía a todos los aviadores chilenos de la época, civiles y militares. El fin benéfico de la competencia de reunir fondos para la “olla de los pobres”, para las familias sin recursos de extranjeros que debieron dirigirse a combatir a Europa y para el monumento de los aviadores caídos, permitió reunir un marco de público adecuado para la competencia.

Once pilotos tomaron parte en la justa que se inició con un recorrido de 45 kms., el que fue ganado por el piloto Omar Page y en el cual Fuentes logró un honroso 5º lugar. No mejor le fue en la prueba de aterrizaje, en que cada piloto debía elevarse a 500 mts. de altura, cortar motor y aterrizar lo más próximo al centro de un círculo marcado en la cancha. Fuentes logró nuevamente otro 5º lugar; meritorio si se toma en cuenta que varios competidores debieron ser descalificados.

Curso de 1915

El año 1915 se efectuó el tercer curso de alumnos en la Escuela de Aeronáutica Militar. Lo cierto es que este fue un curso de excepción: Fue integrado por los tenientes Diego Aracena, Federico Barahona, Darío Aguirre, Dagoberto Godoy, Armando Cortínez, César Merino, Augusto Magnan y Emilio Brandemberg.

Ese año se recibieron por primera vez, alumnos becados del extranjero, correspondiéndoles en esa ocasión a los tenientes uruguayos Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, distinguidos oficiales que alcanzaron gran trayectoria en la aviación de su país.

Ocho suboficiales, entre los que más tarde destacarían como pilotos Filemón Lizana y Máximo Alvarado y un civil, el primero que cursaba en la Escuela. Este era David Fuentes, quien cumplió con éxito todas las pruebas del brevet militar y estuvo presente en todas las demostraciones de vuelo que hizo la Escuela, como siempre en su fiel Blériot “Talcahuano”.

Con Santos Dumont

Fuentes era un aviador de mucho roce social y de una sólida educación. Hablaba inglés y francés, siendo este uno de los factores para que durante la Primera Conferencia Aeronáutica realizada en Santiago en 1916, se le designara la honrosa misión de trasladar hasta Viña del Mar al célebre aviador brasileño Alberto Santos Dumont, quien debía estar presente en las actividades programadas por la Conferencia.

El vuelo programado para las cinco de la tarde del sábado 4 de marzo, no se pudo realizar, debido a fuerte viento y neblina en la costa. Pero ello dio motivo para que Fuentes invitara al célebre aviador a dar un paseo por los cielos capitalinos, el que se extendió por 40 minutos en un paisaje libre del smog que hoy oculta la ciudad desde el aire.



Fotografía autografiada por Alberto Santos Dumont en recuerdo del vuelo entre Santiago y Viña del Mar

Al día siguiente, de madrugada el "Talcahuano" puso proa a Viña del Mar pilotado por Fuentes y llevando como ilustre pasajero al aviador brasileño, quien, al momento de descender del avión, luego de abrazar al piloto le expresó sus congratulaciones por la pericia demostrada en el vuelo. Por su parte, Fuentes expresó que tenía pensado no volver a volar, pero le entusiasmó la idea de realizar este vuelo, expresó a los periodistas que había vendido el avión al Teniente uruguayo Boiso Lanza, presente en la Conferencia, situación que al parecer no se concretó y que le permitió continuar desarrollando su carrera de aviador en el país.

Cruza el Estrecho

Es así como ese mismo año, luego de cumplir una brillante gira con su fiel "Talcahuano" por Talca, Valdivia, La Unión, Río Bueno y Osorno, llegó finalmente hasta Punta Arenas a bordo del vapor "Chiloé".

Allí realizó algunas presentaciones y realizó un vuelo en el que por primera vez se lanzaron volantes de propaganda sobre la ciudad.

También tuvo el mérito de realizar la primera travesía del Estrecho de Magallanes entre Punta Arenas y Porvenir, acompañado del capitán Carlos Cruz Hurtado. Con este magnífico vuelo realizado el 1º de noviembre de 1916, día aniversario del descubrimiento del Estrecho, Fuentes obtenía un glorioso triunfo para la aviación nacional.

El aterrizaje en Porvenir no tuvo inconvenientes, pero al querer realizar una demostración a los lugareños, se cortó uno de los tirantes de gobierno que dejaron al "Talcahuano", sin poder realizar el vuelo de regreso. No obstante, el vuelo causó una excelente impresión en la ciudadanía, hecho que quedó reflejado en una carta dirigida al diario "El Comercio" por el Dr. Joliffe, de Porvenir: *"...no sólo con el deseo de mis amigos, sino como un deber, he hecho todo lo posible para que la proeza llevada a cabo por el valiente aviador chileno sea inextinguible en los recuerdos de Porvenir.*

Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente Hernando de Magallanes, que el mismo día 1º de noviembre hace 396 años descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el "Paso Fuentes". Digna mención para un aviador de la talla de Fuentes, que cumplió una buena carrera en la etapa pionera de nuestra aviación y que ha permanecido un tanto olvidado junto a otras figuras de la aviación chilena.

Correo Aéreo Ancud-Puerto Montt

Posteriormente el aviador se dirigió en vapor a Puerto Montt, desde donde embarcó el Talcahuano en el transporte Casma de la Armada Nacional, con rumbo a Ancud, donde realizó algunos vuelos con pasajero y el día 10 de diciembre de 1916, a las 06:45 horas emprendía el vuelo llevando como pasajero a don Federico Mücke y un cargamento especial: *Un paquete con cartas del correo para su similar de Puerto Montt.*



Histórica fotografía del aeroplano Blériot "Talcahuano" de David Fuentes antes de iniciar el primer viaje aéreo entre Ancud y Puerto Montt llevando como pasajero a Federico Mücke. Ancud. 1916. Fotografía Rodrigo Muñoz C. Ancud.

El aviador Fuentes

Gran espectación pública

La llegada del aviador y su pasajero

Un instante con don Federico Mücke

El Domingo y ayer han sido días de gran ansiedad pública, con motivo del raid anunciado por el aviador don David Fuentes, de Ancud a este puerto.

Efectivamente Fuentes se elevó en aquella ciudad, en su aparato "Talcahuano" a las 6 3/4 A. M. del día de Domingo, llevando como pasajero al prestigioso joven don Federico Mücke.

En los primeros momentos marcharon perfectamente bien, en línea recta, en demanda de Puerto Montt. Viajaban a una altura no menos de 1.000 metros, y en partes hasta 2.300 metros. Cuando llegaron al canal de Chacao el valiente piloto el aviador le dijo al Sr. Mücke, "estas mos perdidos". En efecto, la brújula tenía una gran variación, no funcionaba bien, y desde ese momento comenzaron a variar la ruta. Luego una espesa neblina envolvió al aparato. Pero ni el aviador ni su valeroso compañero tuvieron un instante siquiera de temor, sobre todo el segundo que tenía fe ciega en la pericia del piloto, ya que había visto sus difíciles pruebas en Ancud.

Pues bien, cuando llegó a esta ciudad la noticia de haber salido de Ancud Fuentes, todo el mundo se lanzó a la calle, pero nada... no se veía ningún aeroplano por ninguna parte.

A las 7 A. M. anuncian de Paragua que lo han visto pasar, a las 7 1/2 se decía que lo divisaron por el lugar denominado el Rosario, muy cerca de Calbuco.

Era cuestión de minutos, nada más.....

Pero nada. La ansiedad crecía. A las 10 A. M., cuando ya todos perdimos las esperanzas de ver llegar a Fuentes y su pasajero, comenzamos a temer un accidente, una desgracia tal vez. Entonces dió orden el Sr. Intendente que zarpara el escampavía "Porvenir", el cual a las 12 M. en punto, salió del puerto, llevando a su bordo elementos de auxilio y todo lo necesario para un caso desgraciado. Iba tropa de la ambulancia del Regimiento Llanquihue.

Mas tarde salieron el escampavía "Condor" y el vapor "Backer", numerosas personas iban en ellos.

La ansiedad pública en ese momento, era indescriptible. Se hacían mil conjeturas.

Cuando ya a horas avanzadas regresaron los vapores, sin traer noticia alguna del aviador, todo el mundo creyó en una catástrofe.

Pero había la noticia de haberse visto pasar el aeroplano por Hualde primero y por Chaica (Lenca) después. Por fin, ayer en la mañana, ya se supo que el aviador Fuentes había aterrizado, sin novedad, en el lugar denominado Contao. La bencina se les había consumido, y para buscar tan importante artículo se trasladó Fuentes, acompañado de Mücke, en bote a Calbuco, llegando a horas muy avanzadas de la noche a ese puerto, en donde se le dio toda clase de facilidades. La casa de don Carlos Oelckers le proporcionó el vapor "Arturo", el cual

después que los intrépidos viajeros descansaron un poco, los trasladó nuevamente a Contao, llevando la bencina necesaria para continuar viaje.

La espectación, no obstante en el público continuaba ayer. Desde las 1 P. M., se veía por las calles de la ciudad Plaza de Armas, numerosos grupos de personas escudriñando ansiosamente el cielo. El aeroplano no aparecía. ¿Por dónde vendrá? ¿A qué hora llegará? Inútil.

Momentos antes de las 6 P. M. los pitos de los vapores fundados en la bahía, comenzaron a pitar insistentemente. Era que se divisaba el aeroplano, por el lado Este de la ciudad.

Se aproximaba rápidamente, descendiendo a la vez.

Una gran muchedumbre se avalanzó hacia la Estación, en cuya explanada el aviador David Fuentes aterrizó espléndidamente, haciendo un hermoso descollage a las 6 1/4 P. M.

Nos acercamos. El joven Federico Mücke descendió sonriendo del aparato, y fué recibido efusivamente por sus amigos. Nos acercamos y lo saludamos.

—Qué tal amigo. ¿Cómo le ha ido?

—Magnífico! Espléndido! Nos contestó. Vengo encantado del viaje, durante el cual no hemos tenido ni siquiera un instante de temor.

En ese momento se acercó el Administrador de Correos, don Aristides Díaz, y le preguntó: ¿"Trae correspondencia, mi amigo?"

—Sí, contestó alegremente, y le pasó un pequeño paquete que contenía varias cartas. Era la primera correspondencia que se enviaba por el aire de Ancud a Puerto Montt.

Sentimos mucho no poder dar otros detalles interesantes de este espléndido raid, pero lo haremos mañana, pues la falta de espacio nos lo impide.

Sin embargo, publicamos a continuación el oficio que el Primer Alcalde de Ancud dirigió al de su colega de esta ciudad, oficio que venía entre la correspondencia traída por los valientes viajeros.

Antes de terminar, EL LLANQUIHUE felicita y saluda efusivamente al aviador don David Fuentes y a valeroso pasajero y amigo nuestro, don Federico Mücke.

La comunicación a que hemos aludido mas arriba dice así:

"Ancud, 10 de Diciembre de 1916. —El infrascrito, Primer Alcalde de

Ancud, tiene el particular placer en saludar efusivamente a su distinguido colega de la ciudad de Puerto Montt, aprovechando los progresos de la navegación aérea, en el primer raid de esta ciudad a la capital de Llanquihue, felizmente iniciado hoy por el intrépido piloto aviador Señor David Fuentes, quien con admirable seguridad y pericia gobierna a su querido "Talcahuano Bledder", de cuyo hecho quiere dejar constancia, como feliz augurio de futuro acercamiento y de progresos a los lejanos de estas provincias australes.—LUIS ALVAREZ GALLO".

Lamentablemente el viaje sufrió un considerable retraso, ya que al llegar al Canal de Chacao se descompuso la brújula, situación que unida a una espesa neblina que cubría el sector, hizo extraviar la ruta al piloto.

A las 10 de la mañana, temiendo lo peor, zarpó una pequeña expedición de tres escampavías de la Armada en busca de los viajeros, los que fueron ubicados al día siguiente en el pueblo de Contao, donde afortunadamente habían aterrizado sin novedad. Desde aquí tuvieron que dirigirse en bote a Calbuco en busca de combustible, el que habían consumido totalmente buscando un lugar apropiado para aterrizar.

El día 11 de diciembre, cerca de las seis de la tarde, los pitos de los vapores anunciaban que el avión se aproximaba, causando la expectación de los cientos de curiosos que esperaban de temprano el regreso del "Talcahuano". Momentos más tarde, junto a la estación de ferrocarriles, Fuentes realizaba un perfecto aterrizaje y piloto y pasajero descendían sonrientes de la máquina.

En ese momento se acercó al aviador el Administrador de Correos don Aristides Díaz, quien preguntó por la correspondencia enviada desde Ancud.

Fuentes entregó al Administrador un pequeño paquete con cartas, que al decir del diario El Llanquihue, que cubrió la información, era la primera correspondencia que se enviaba por el aire desde Ancud a Puerto Montt.

La verdad es que el periódico se equivocaba, ya que esa no era la primera correspondencia aérea entre Ancud y Puerto Montt. Era realmente el primer correo aéreo realizado en el país y ellos estaban viviendo ese momento histórico al que nadie dio mayor importancia.

Entre las cartas venía una nota del Primer Alcalde de Ancud, dirigida a su similar de Puerto Montt, la que afortunadamente publicó El Llanquihue en su edición del 12 de diciembre:

“Ancud, 10 de diciembre de 1916.

El infrascrito, Primer alcalde de Ancud, tiene el particular placer de saludar efusivamente a su distinguido colega de la ciudad de Puerto Montt, aprovechando los progresos de la navegación aérea, en el primer raid de esta ciudad a la capital de Llanquihue, felizmente iniciado hoy por el intrépido piloto aviador Señor David Fuentes, quien con admirable seguridad y pericia gobierna a su querido “Talcahuano Bleriot”, de cuyo hecho quiere dejar constancia, como feliz augurio de futuro acercamiento y de progresos no lejanos de estas provincias australes. Luis Alvarez Gallo.

Al parecer sólo esta nota queda de este primer correo aéreo realizado en nuestro país. Seguramente los sobres y las cartas que viajaron en el avión fueron destruidas o perdidas por sus destinatarios, quienes a lo mejor tampoco supieron que ellas habían llegado por este medio a sus manos. De seguro tampoco hubo sellos ni notas especiales en los sobres, ya que de haber sido así, más de algún filatélico habría reclamado la validez de este correo.

Vuelo bajo el Viaducto Malleco

El año 1917 realiza el curso de piloto de globos aerostáticos en el Aero Club de Chile, y al año siguiente realiza su intento de cruzar la cordillera, llegando a la conclusión de que necesita una máquina más potente, la que intenta adquirir en EE.UU., pero el subido costo le impidió realizar la gestión comercial.

En mayo de ese año vuela en el Club Hípico de Concepción, realiza un raid a Lota y vuela en Schwager con motivo del 21 de mayo, junto a Clodomiro Figueroa.



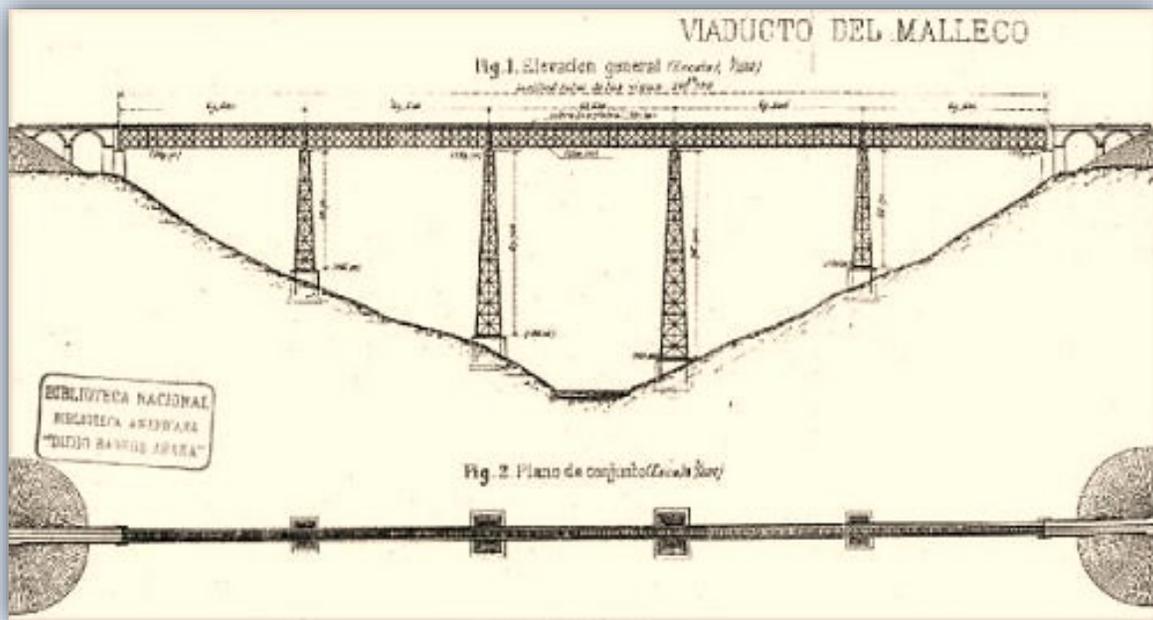
El año 1919 cumple una de las proezas que se han transmitido a través de generaciones en el pueblo de Collipulli, cuya ciudadanía entusiasmada concurrió una mañana de noviembre a los alrededores del viaducto del Malleco, con el objeto de presenciar la hazaña prometida por Fuentes de cruzarlo bajo el puente ferroviario.

El mes de octubre había volado en Mulchén y Los Ángeles, donde había llegado invitado por amigos y admiradores. Fue en esa oportunidad que participó a sus más cercanos la idea que tenía de pasar en un vuelo rasante bajo el Viaducto del Malleco. Estaba consciente de la turbulencia, la gran cantidad de cables telefónicos y telegráficos, que en completo desorden cruzaban a lo largo del puente y el hecho de encontrarse éste en una curva que impedía ver rápidamente el horizonte, situaciones que no impidieron que luego de estudiar el terreno se decidiera a efectuar la proeza el día jueves 4 de noviembre. En esta oportunidad el aviador realizaba demostraciones aéreas en compañía del aviador Emilio Castro, quien le pidió que lo llevara como pasajero, decidiendo el aviador que el cruce lo realizarían ambos.

El día anterior, con la cooperación de las autoridades, se marcó un sector de las pilastras con señuelos blancos para que el aviador pudiera tener una clara referencia una vez que enfilara hacia el puente.

Muy de madrugada una serie de curiosos llegaba el lugar habilitado como pista de aterrizaje, en tanto otros tomaban colocación cerca del Viaducto para tener una mejor visión del vuelo del temerario aviador. A las seis de la mañana estaba todo listo. El Talcahuano decolaba y comenzaba a tomar altura para dirigirse luego a las cercanías del puente, preparándose para realizar el cruce de oriente a poniente. Signos de emoción aparecieron en los rostros de los presentes cuando vieron enfilarse el avión hacia los dos arcos principales.

Un suspiro de agrado se salió de las gargantas, cuando el Talcahuano, luego de cruzar altivamente su objetivo apareció al otro lado del Viaducto con sus dos pasajeros saludando con sus brazos en alto.



Plano del puente según el proyecto original de 1886

De inmediato el avión se dirigió hasta el pueblo, donde ambos aviadores recibieron las felicitaciones entusiastas de la ciudadanía. Desde allí fueron llevados hasta el Club Social, donde recibieron el aprecio de autoridades y vecinos caracterizados.

Con su natural modestia Fuentes expresó a la concurrencia que el vuelo no había ofrecido mayores peligros, pero su mayor satisfacción era el haber aportado con un nuevo triunfo a la aviación nacional. En ese momento el aviador Castro a la vez que le daba un fuerte abrazo, le agradecía por haberle permitido participar de este especial logro aeronáutico.

Poco después de las ocho de la mañana, un socio del Club comunicó la noticia al Aero Club y a El Mercurio, entidades que la fijaron en pizarras para conocimiento del público.

En círculos aeronáuticos la noticia tuvo buenos comentarios, en el sentido que había sido realizada por uno de nuestros pioneros en un viejo Blériot, constituyendo un verdadero acto de arrojo del piloto, ya que experimentados aviadores franceses como Charles Godefroy, quien pasó bajo el Arco

del Triunfo en París y Jules Vedrinés, que aterrizó en la terraza de la Galería Lafayette, habían contado para sus vuelos con máquinas modernas, perfeccionadas para realizar este tipo de vuelos.



Fotografía del vuelo de Godefroy el 7 de agosto de 1919

(Fuente: extraída del film en <https://www.youtube.com/watch?v=zvA4oCJsrrk>)

Fue esta una de las últimas actividades que recogió la historia sobre el aviador David Fuentes, aunque participó como jurado del Aero Club, para certificar el regreso vía aérea del aviador Armando Cortínez Mujica y se le vio nuevamente junto a Santos Dumont durante su última visita a Chile en 1922 y participando en numerosas ceremonias oficiales relativas a la aviación, por su calidad de pionero de la aviación civil chilena.



En 1920 había recibido su nombramiento de Teniente 2° de Reserva, tras haber participado del primer curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva

El primer Agente piloto de la Policía de Investigaciones

Un aspecto muy poco conocido de este pionero de las alas nacionales, fue su paso por la entonces Policía de Santiago. Aparentemente su ingreso primario estuvo asociado a la fundación de la Escuela de Aspirantes a Oficiales de la Policía de Valparaíso, segunda entidad formada en la historia policial para proveer principalmente las vacantes de Sub Inspector, cargo que generalmente se ocupaban con personas extrañas a la Policía, que poseían antecedentes de clara idoneidad y servicio público, pero desconocían en absoluto la naturaleza y los elevados fines sociales de la Institución Policial.

Es así que el 28 de agosto de 1920, S.E. el Presidente de la República aprobó la creación de la Escuela de Aspirantes de la Policía de Santiago, entidad que no dio los frutos esperados, principalmente por la falta de elementos y personal docente propio que atendiera normalmente las funciones de su cargo.

Era así que al mes siguiente, con fecha 17 de septiembre, otro Decreto Supremo creaba el Escalafón que reglamentaba los ascensos de los Jefes y Oficiales de las Policías del país, con exclusión de las de Valparaíso y Santiago.

Para discernir los nombramientos de Sub Inspector se fijaba el orden siguiente:

- 1°. Alumnos de la Escuela Policial;
- 2°. Clases distinguidas de las Policías de Santiago y Valparaíso, con los requisitos necesarios que incluían a quienes les faltara a lo menos 10 años para el retiro forzoso a que se refiere el artículo 14 de la ley de 1840;
- 3°. Suboficiales o clases del Ejército y Armada que hubieran obtenido buena licencia y contaran con los requisitos necesarios para el desempeño de su cargo.

Se establecía también que los nombramientos de empleados de grado superior al de Sub Inspector debían hacerse mediante ternas que se llevarían al Presidente de la República de acuerdo con los datos que suministrara la Inspección General de Policías⁹.

La base de los ascensos era el mérito, constituido por la competencia, honorabilidad, etc.; la antigüedad sólo debía ser tomada en cuenta en igualdad de circunstancias.

Esta misma disposición, ordenó que las permutas entre el personal de dichas policías, debían tramitarse por la Inspección General.

Fue dentro de este marco regulatorio que en 1922, el ya Teniente 2° de Reserva del Ejército de Chile y muy reconocido pionero aviador, don David Fuentes ingresó como Agente de la Sección de Seguridad de la Policía de Santiago (actual Policía de Investigaciones de Chile) agregando con ello, un nuevo título a sus ya muy nutridos servicios al país, el de "Primer piloto de la actual Policía de Investigaciones".



Diccionario Biográfico de Chile 1924

⁹ Álbum histórico de la Policía de Chile. 1927.



Personal de la 2ª Inspectoría de Investigaciones
(Fuente: Álbum Gráfico de la Policía de Santiago. 1922)

Otro aspecto menos conocido, es de años más tarde, donde su registro personal presenta antecedentes que habría trabajado como Ingeniero del Ministerio de Obras Públicas.

Ascenso a Capitán de Bandada

El 17 de agosto de 1945, el Senado de la República autorizó la creación de tres plazas de Capitán de Bandada en la Fuerza Aérea de Chile, situación que fue tramitada a través de la Ley N°8374 de fecha 15 de octubre publicada en el Diario Oficial N°20291 de octubre de 1945 y dada a conocer el 14 de noviembre del mismo año, a través del informe N°1930 de la Oficina de Pensiones de Defensa Nacional.

Con ello se pretendía premiar la trayectoria aérea desarrollada tanto como pilotos civiles y militares de los pioneros Clodomiro Figueroa Ponce y David Fuentes Soza. Ambos tenían méritos suficientes para recibir este galardón y el país los recompensaba por su espíritu tenaz y persistente en pro de la aviación nacional.

Decreto:		
1) Extiéndase título de Capitán de Bandada, Rama del Aire, a don David Fuentes Soza,		mencio
2) La Tesorería Provincial de Santiago ajustará al nombrado de sus sueldos y remuneraciones a razón de \$ 86.094.75 anuales, según el siguiente detalle:		tres qu
Sueldo de Capitán de Bandada,		bre de
Ley 8087	\$ 37.200.00	plió 15
25% Rama del Aire, D. L. 143 de		Tón
1930	" 9.300.00	blique:
40% Quinquenios, Ley 7452	" 18.600.00	rea de
15% Gratificación Alojamiento,		Pe
Ley 7167	" 9.765.00	co C.
15% Gratificación Ordenanza, Ley		
8087	" 11.229.75	Dere
T o t a l	\$ 86.094.75	S. 3
		Con e
		Vist
		de 9.
		te en
		2007
Dedúzcase el gasto que demanda el cumplimiento del presente Decreto desde el 29 de octubre al 31 de diciembre de 1945, del ítem 06.01.06-a del Presupuesto General de la Nación (Subsecretaría de Aviación).		El
Páguese en la boleta de egreso el impuesto de \$ 5.00.		fón N
Refréndese por \$ 14.827.42.		quelm
Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.—A. DUHALDE V.		grado
—A Carrasco C.		de sep
		fecha
		el gra
		Tón
		blique

Fallece una leyenda

En 1951, la prensa del día 4 de septiembre, anunciaba el inesperado deceso de don David Fuentes Soza, quien con tan sólo 66 años de vida, había fallecido el día anterior. Sus funerales con todos los honores de ordenanza, se llevaron a cabo en el Cementerio General de Santiago, durante la tarde de ese mismo día, y contó con gran afluencia de jefes y oficiales de la Fuerza Aérea, aviadores civiles y público en general. Estuvo también presente durante el sepelio, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general señor Aurelio Celedón Palma, y despidió los restos el Comandante de Escuadrilla Enrique Flores Álvarez.

El último en hacer uso de la palabra a nombre de los antiguos pilotos, fue el señor Enrique Pérez Lavín. Llamó especialmente la atención el sobrevuelo de siete aviones North American al momento de su sepultación.

Reflexiones finales

Fuentes, "El Viejo", como le llamaran en sus últimos años, fue un hombre "aterrizado", que supo responder a los ideales que le inculcó su padre y a los consejos que recibió de su amigo, el teniente Manuel Ávalos Prado. En su juventud de civil a pie, había pasado a ser un "brevetado", que regresó a su tierra con avión propio y que muy pronto bautizó con el llamativo nombre de su cuna "Talcahuano".

Sus amigos le habían llamado "El Aviador Chorero", porque ese era el apodo que recibían y aún reciben los hombres de su tierra.

Como todo chileno de aquellos años tuvo la prestancia de servir en el Ejército como aviador, y allí se le declaró "El Primer Aviador de Reserva", título que supo lucir con prestancia no menor, al ser designado el piloto del gran Santos Dumont y pasearlo por los cielos de Santiago y Valparaíso, en vuelos que hicieron historia.

La vida lo alejó un tanto de la aviación, pero siempre estuvo con los pioneros, presente en las grandes ocasiones, recordando haber sido el aviador que realizó el primer correo aéreo, el que primero cruzó el Estrecho de Magallanes, y también, el primero que pasó entre los pilares y bajo la vía del Viaducto del Malleco; formándose además como Oficial de Investigaciones de la antigua Policía de Santiago y luego trabajando como ingeniero en Obras Públicas.





David Fuentes y Emilio Castro en uno de sus vuelos en Linares.

David Fuentes Soza fue un hombre sencillo, con esa sencillez característica que sólo saben llevar los hombres que han nacido para servir a la Patria. Fue “El Viejo Fuentes”, que hoy hemos querido recordarlo por su cualidad de aviador pionero, quien forjó su cuna junto a Acevedo, Figueroa, Page, Ávalos y al creador de la Aviación Huasa, Emilio Castro, otro grande como él.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Bibliografía:

- Alarcón C. Héctor. *Alberto Santos Dumont dos visitas a Chile 1916 – 1922*. (En Congreso Historia Aeronáutica, Brasil 1998)
- Fernández Donoso, Alberto. *La Aviación en Magallanes*. 1994
- Figueroa, Pedro Pablo. *Diccionario Biográfico de Chile*. 1924
- Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. 1950
- Honorato Cienfuegos, Oscar y Urzúa Álvarez Waldo. *Álbum Gráfico de la Policía de Santiago*. Empresa Zig - Zag. 1922
- Peralta R., Alejandro y Venegas S. Arturo. *Álbum histórico de la Policía de Chile*. Empresa Editora Atenas. 1927.
- Venegas de la Guarda, Armando. *Recuerdos de casi un siglo*. 1976
- Diario El Mercurio, 4 de marzo de 1916
- Diario El Mercurio, 5 diciembre de 1919
- Diario El Mercurio, 10 al 20 noviembre de 1922
- Revista Chile Aéreo, septiembre 1951
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

25 DE MAYO DE 1913

PRIMER DESFILE AÉREO DE LA AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA

La creación de la Escuela de Aviación Militar fue la exitosa concreción de una propuesta por el Mayor de Artillería Arturo Pedro y Pablo Luisoni (1871-1936)¹⁰ recogida y potenciada por un grupo de patriotas que se organizaron en el seno de la Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar, que generaron una respuesta significativa de la comunidad a escala nacional y que en tiempo récord concretaron su propósito, que no hubiese sido posible sin la generosidad de la sociedad argentina.

La iniciativa del Mayor Luisoni nació en un contexto donde el Ejército y la Armada, si bien venían desarrollando estudios de diferente tipo y consideración sobre el empleo del medio aéreo¹¹, no se contaba con una decisión concreta para avanzar en el tema. Por ese motivo Luisoni hizo público su propósito generando una potente respuesta de la sociedad.



Mayor Arturo Pedro y Pablo Luisoni

¹⁰ MARTÍN, Eloy. (2015) *Mayor Arturo Pedro y Pablo Luisoni*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.org/AVIACION/EloyMartin/Arturo-Pedro-y-Pablo-Luisoni.pdf>

¹¹ MARTÍN, Eloy. *La aviación en el arma de Ingenieros del Ejército Argentino hasta 1912*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 5. Mayo de 2022. Recuperado de Internet de: https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2022_n5.pdf

Finalmente el 10 de agosto de 1912, el Presidente de la Nación firmó el Decreto de creación de instituto que se inauguró oficialmente el 8 de septiembre en las instalaciones que había dejado la Compañía Aérea Argentina S.A. en el potrero de El Palomar¹².

La Escuela de Aviación Militar compartía instalaciones y el Aero Club Argentino. Como los vuelos generalmente se iniciaban muy temprano era frecuente encontrar a los alumnos y mecánicos tratando de descansar en algún rincón de las reducidas instalaciones o en el interior de algún cajón utilizado como embalaje de los aviones.

La escasa cantidad de material aéreo, precariedad de recursos e instalaciones, cero presupuestos, y sobre todo la enorme voluntad de civiles y militares por instalar y afianzar la aviación militar, convertía en una sola las tareas de formación, entrenamiento y apoyo que deberían ser diferenciadas (civiles y militares) y visto desde la disciplina militar por momentos totalmente caótica.

En consecuencia era muy común ver mezclados a los integrantes del Aero Club y la Escuela, a los que se sumaban los corresponsales de los periódicos locales, todos sacando, ensayando y guardando aeronaves o colaborando en las tareas de apoyo de una u otra institución y los que algunas veces se sumaban aviones particulares como los Blériot del Subteniente Origone¹³ o el soldado Fels¹⁴ 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.

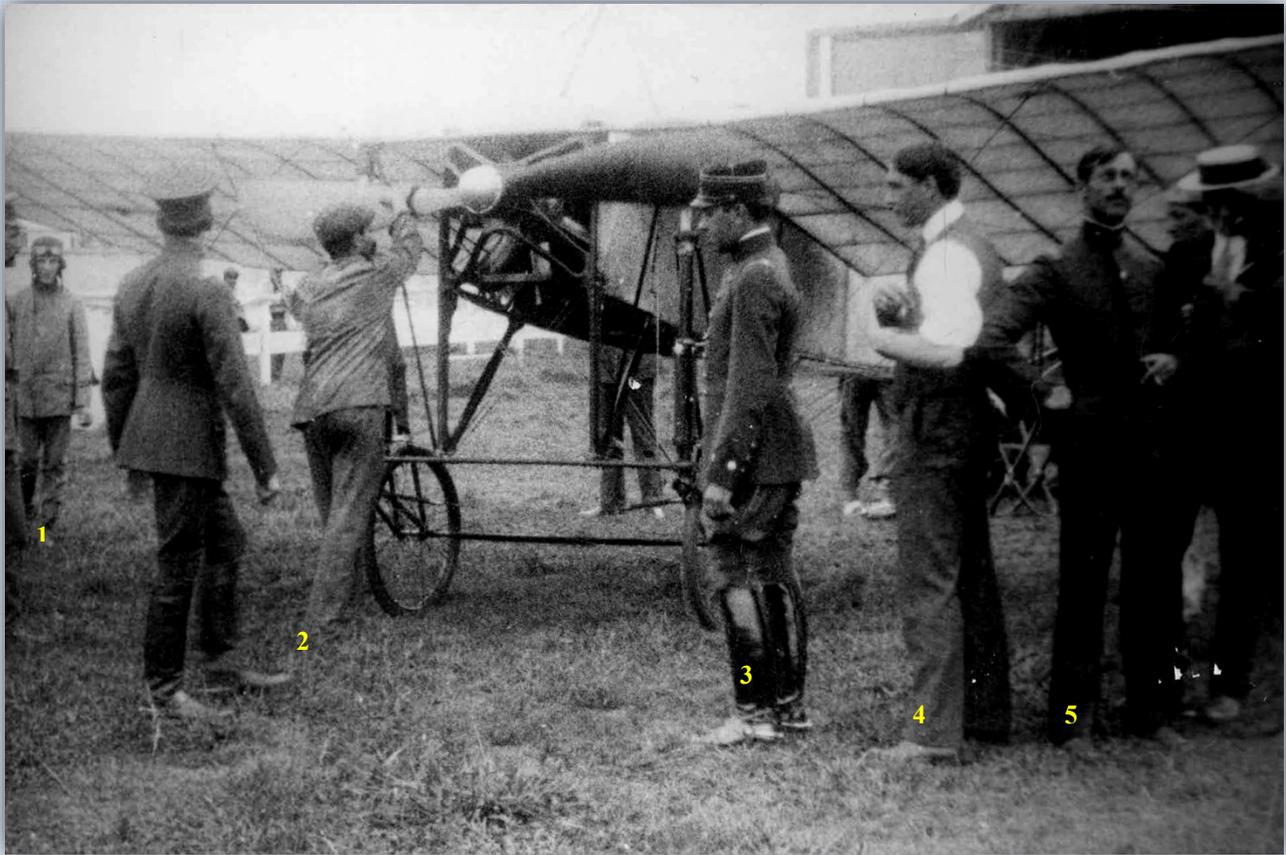
Esta situación signada por el entusiasmo más de una vez entraba en conflicto con la disciplina militar que trataba de mantener a toda costa la dirección del instituto sobre los jóvenes e irrefrenables oficiales, suboficiales, mecánicos y maestranzas afectados a las operaciones¹⁵.

¹² MARTÍN, Eloy. *El primer aeródromo militar argentino. Todo comenzó allí*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 6. Agosto de 2022. Recuperado de Internet de: https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2022_n6.pdf

¹³ Destinado en el Regimiento 1 de Obuses con asiento en Campo de Mayo a cargo del Teniente coronel Eduardo Rómulo Tello.

¹⁴ 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.

¹⁵ El accidente del Teniente Alfredo Salvador Agneta resultó un punto de inflexión. La orden de Escuela Nº 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.



Fotografía tomada en El Palomar durante la preparación de un vuelo con Blériot XI 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). 1912¹⁶

Los comienzos de 1913 marcaron el un crecimiento lento, sacrificado y sostenido de personal, con instalaciones, equipamiento y doctrina sin presupuesto militar asignado.

El primer desfile aéreo de alguna manera marcó la presentación oficial en sociedad de esta nueva rama del ejército. Fue el corolario exitoso más de nueve meses de intensa actividad en medio del escepticismo militar de la época.

La orden preparatoria fue comunicada a sus integrantes el 23 de mayo por el Director -Teniente coronel Uriburu- (Orden del día N° 13). En la misma se estableció con toda precisión como debía desarrollarse el desfile aéreo (altura, distancia de seguridad con respecto al público, cantidad de pasajes etc.).

¹⁶ Foto Archivo General de la Nación.



Teniente coronel Arenales Antonio Uriburu

Orden del día Nº 13 de la Escuela de Aviación Militar

ORDEN DE LA ESCUELA Nº 13 Planilla 46 B

Con motivo de la conmemoración de nuestro aniversario patrio y á fin de mostrar los progresos de la instrucción de los S.S. Oficiales alumnos en la aviación, presentando el material existente en la revista que S.E. el Señor Presidente de la Nación pasará á las tropas del Ejército y Armada en el Hipódromo Argentino, el Director de la Escuela ordena:

- 1° - El día 25 de Mayo los S.S. pilotos profesores de la Escuela y los Oficiales pilotos, con los aparatos que se les designen concurrirán á la revista que S.E. el Señor Presidente de la Nación pasará á las tropas del Ejército y Armada en el Hipódromo Argentino siempre que las condiciones atmosféricas lo permitan.-
- 2° - A las 2 y 30 p.m. comenzará la revista, hora en que los pilotos aviadores deberán, desfilar sobre las tropas revistas, en el orden y forma siguiente:
 - a) Monoplano Bleriot SOHP.-Piloto Ing° A. Mascias, pasajero Teniente Carlos Gimenez Kramer.-
 - b) Monoplano Bleriot SOHP.-Piloto Teniente 1° R. Genbat
 - c) Monoplano Bleriot SOHP.-Piloto Cabo Teodoro Fals
 - d) Monoplano Rumpke Taube 100H.-Piloto Tte. 1° A. Agneta
 - e) Monoplano Morane Saulnier SOHP. Piloto Ing° J. Newbery.
 - f) Biplano Farman SOHP. Teniente 1° Anibal Brihnega
- 3° - Cada piloto al llegar sobre el Hipódromo describirá dos vueltas de pista virando siempre á la izquierda procurando pasar la segunda vez á no menos de 100 metros de las tribunas y á más de 50 m. de altura.- Efectuada esta última vuelta regresará inmediatamente al aeródromo.- La distancia que debe conservarse entre aparato y aparato será de 500 metros como mínimo.-

En caso de que esta distancia no acorte, el que va detrás debe virar á su izquierda para entrar por un círculo más grande á la línea de desfile, cuidando siempre el aparato que va detrás de conservar la distancia establecida.-

- 4° - El biplano Farman saldrá del Stadium de la Sociedad Sportiva, debiendo antes de la revista trasladarse á ese local el piloto que lo conducirá, saliendo de allí en el momento que va pasar el quinto aeroplano que debe precederle en la presentación.- Ejecutadas las dos vueltas en la forma indicada aterrizará en la Sportiva ó bien continuará viaje á el Palomar si á juicio del piloto el aparato le responde.-
- 5° - Bajo ningún pretexto se dará más vueltas que las ordenadas y en caso que por cualquier motivo justificado, se viera obligado á permanecer más tiempo sobre el campo de la revista procurará salir de el ya sea en dirección al río á fin de no interrumpir la maniobra del aeroplano que le sigue.-
- 6° - 6° - Se recomienda á los S.S. pilotos la mayor calma y sangre fría en la presentación que por primera vez se hace ante S.E. el Señor Presidente de la Nación y del pueblo, no debiéndoseles escapar, que cualquier accidente será de lamentables consecuencias para el desenvolvimiento de la aviación, pues este será un momento de prueba.- Esta dirección no duda que todos y cada uno de los S.S. pilotos cumplirán con su deber, contribuyendo al lucimiento de la revista, sabiendo mostrar que han aprovechado su tiempo de aprendizaje, no defraudando la justa esperanza que se tienen en ellos.-

El Palomar. Mayo 23 de 1913.-
Firmado: Arenales Uriburu
Teniente Coronel.-Director.-



***Ing. Newbery con uniforme de Ingenieros en oportunidad del primer desfile aéreo.
25 de mayo de 1913¹⁷***

¹⁷ Boletín del Aero Club Argentino Año IV. Nº 20 Suplemento Febrero de 1914.

Conformación de la escuadrilla designada para el vuelo



*Ing. Alberto Roque Mascías
Blériot XI-Bis*



*Teniente Carlos Giménez Kramer
Blériot XI-Bis*



*Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat
Blériot XI 50 hp Centenario*



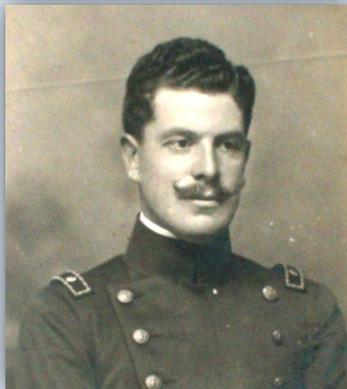
*Soldado Pablo Teodoro Fels
Blériot XI 50 hp Fels*



*Teniente Alfredo Salvador Agneta
Eindecker Etrich-Rumpler 1912*

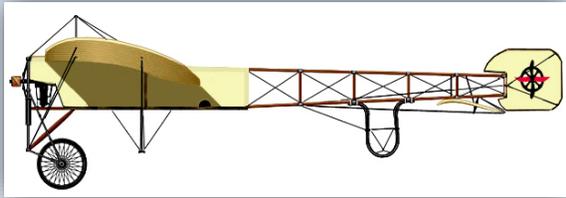


*Ing. Jorge Alejandro Newbery
Morane Saulnier G*



*Teniente Aníbal Brihuega
Farman Nº 1*

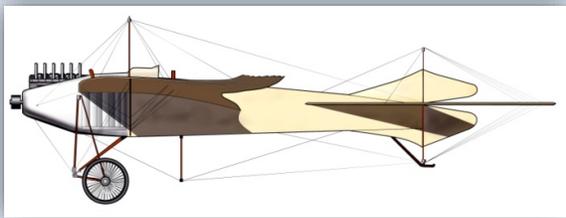
Aeronaves previstas para el desfile



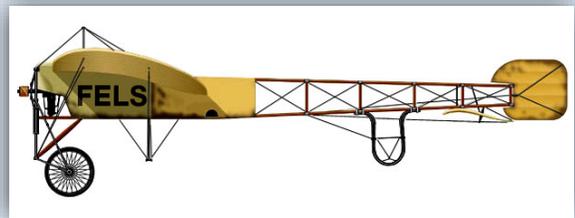
Blériot XI-Bis. Gnôme Lambda de 80 hp



Blériot XI 50 hp Centenario



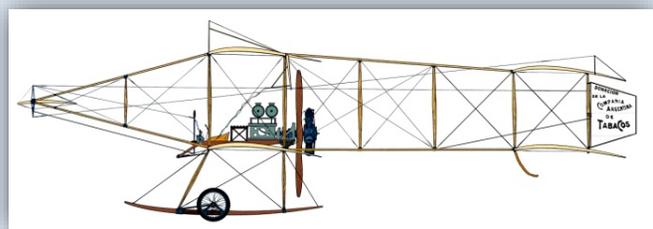
Eindecker Etrich-Rumpler 1912



Blériot XI 50 hp Fels



Morane Saulnier G



Farman Nº I

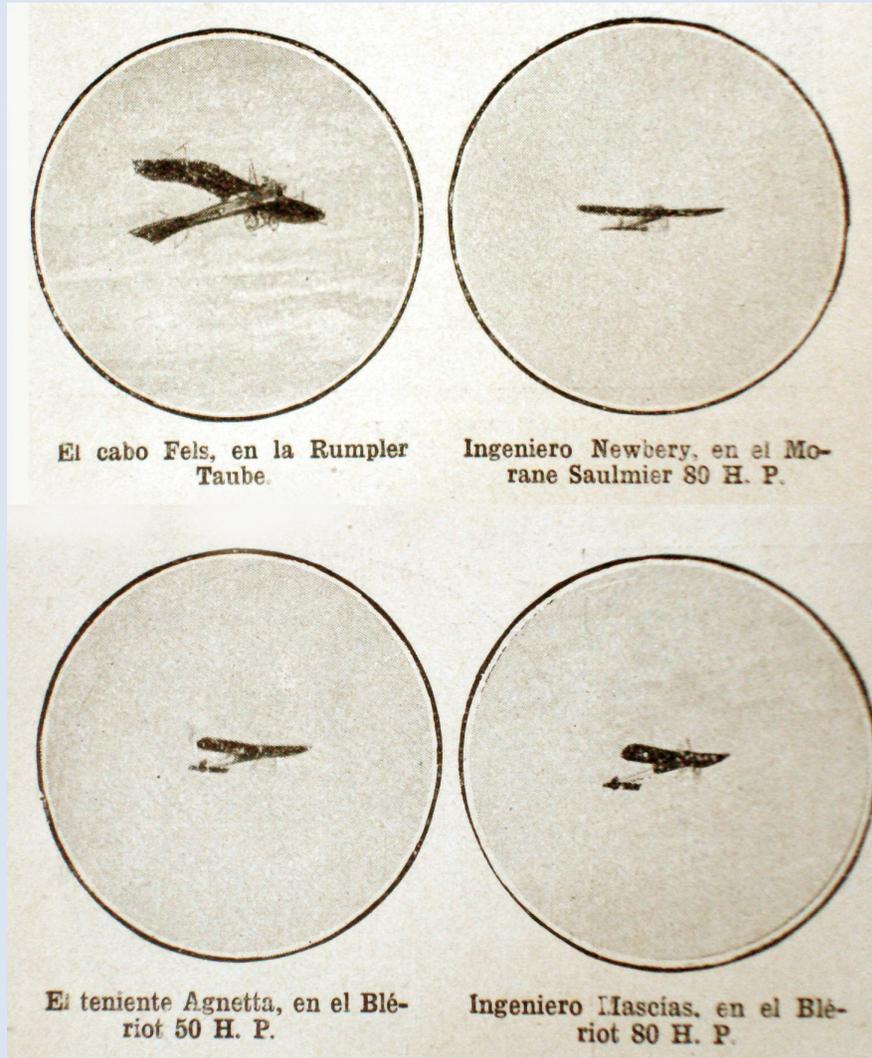


Desfile en el hipódromo Argentino. 25 de mayo de 1913¹⁸ (Para ver película, haga clic sobre el icono)

En la actualidad el lector puede imaginar una formación ordenada con aviones de vuelo firme, pero en realidad nada fue así. Las condiciones meteorológicas del día no eran las mejores, estaba nublado y con vientos moderados, por ese motivo la orden de vuelo se modificó a último momento. Se desistió emplear el Farman, el biplano habría cancelado el vuelo a la Sociedad Sportiva para permanecer en espera de la llegada de la escuadrilla y su piloto Brihuega fue reasignado como acompañante del Ing. Mascías, tampoco voló el soldado Fels.

¹⁸ Revista *La ilustración Sud-Americana* N° 490. 30 de mayo de 1913.

De acuerdo con lo previsto alrededor de las 15, se inició el pasaje de los cuatro aviones restantes ante las autoridades encabezadas por el Dr. Roque Sáenz Peña. Se realizó de norte a sur con los pilotos luchando denodadamente contra los vientos arrachados; lo hicieron en fila india con un intervalo estimado de uno a dos minutos entre aeronaves; el primero fue el avión del Ing. Mascías seguido del Teniente 1º Goubat, Teniente Agnetta y el Ing. Newbery cerrando el pasaje.¹⁹



Izquierda: Fotos de los cuatro aviones durante el desfile (sus epígrafes están incorrectamente redactados)²⁰

Derecha: Artículo publicado en el Boletín del Aero Club Argentino²¹

El desfile de Aeroplanos

En la revista militar del 25

La Escuela de Aviación Militar, ha recibido ya su consagración definitiva como unidad integrante de nuestro Ejército, y el Aero-Club Argentino, el homenaje de su patriótica labor, con el aplauso de cien mil personas que admiraron la primera actuación militar de la nueva arma, que obedece ya a órdenes y reglamentos disciplinarios.

El teniente Goubat, el señor Mascías, el ingeniero Newbery y el teniente Agnetta, militares tocos de la misma arma, (pues si a alguno de éstos les falta la expresión reglamentaria, sobrales en cambio su destreza y su entusiasmo patriótico) han evidenciado, con sus vuelos del 25 de Mayo, la existencia efectiva de la quinta arma en nuestro Ejército, surgida y cimentada por el impulso entusiasta y esforzado de los caballeros que aun hoy la dirigen.

Cuatro aeroplanos, luchando continuamente contra las inclemencias del tiempo, partieron del Palomar hacia el Hipódromo Argentino, evolucionando sobre las pistas de éste en forma correctísima, y sin tocar tierra por la imposibilidad material de hacerlo, emprendieron la vuelta al Aeródromo Militar, después de rendir honores al Presidente de la Nación, que les admiraba desde su palco oficial.

Fue aquél un espectáculo hermoso, pues que ha significado tanto como el adelanto admirable de nuestro Ejército, que marcha paralelo a los acontecimientos mundiales que significan progreso.

Son, pues, bien simpáticos los ecos de nuestra fiesta patria, que, además de señalar con el desfile de nuestros regimientos la pericia y el entusiasmo de los soldados argentinos, ha revelado la potencia de su quinta arma, en la forma brillante que ha podido admirarse.

De vuelta al aeródromo de "El Palomar" fueron aterrizando sucesivamente los cuatro aparatos, sin que hubieran sufrido el más mínimo desperfecto, no obstante las contrariedades que debieron soportar los pilotos por la lucha contra el viento fuerte que reinaba.

En el monoplano Blériot de 80 H. P. acompañaba al señor Mascías en calidad de pasajero el teniente Aníbal Brihuega; y los demás aparatos, el Blériot de 50 H. P., el Morán-Saulnier de ingeniero Newbery y la Paloma Rumpler que tripulaba el teniente Agnetta, efectuaron el viaje sin pasajero, los dos primeros por incapacidad del aparato que sólo tiene un asiento.

El vuelo tuvo en total, una duración de 35 y 40 minutos, habiéndose iniciado a las 3 de la tarde, con diferencias de uno o dos minutos entre cada partida, y el descenso, a las 3 y 40.

En el público todo fue emoción y algarabía, y las felicitaciones al Director de la Escuela de Aviación Militar no demoraron en llegar. Al día siguiente el Teniente coronel Uriburu emitió la Orden del día Nº 14 con las felicitaciones propias del acontecimiento.

¹⁹ Alberto Roque Mascías 1877-1951 el olvidado. (1977) Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Buenos Aires. Talleres gráficos Stilcograf SRL. 6 de octubre de 1977. Pág. 19

²⁰ Revista *Caras y Caretas*. Año XVI Nº 765. 31 de mayo de 1913.

²¹ Boletín del Aero Club Argentino Año III, Nº 13. Mayo de 1913. Pág. 298

Orden del día N° 14 de la Escuela de Aviación Militar

ORDEN DE LA ESCUELA N° 14

Planilla N° 32



Con la presentación de la flotilla de cuatro aviones, hecha por la Escuela en la revista del día veinte y cinco, se ha patentizado ante los poderes públicos de la Nación y el pueblo, del adelanto de la aviación, y su adopción definitiva en el Ejército.- Hermoso espectáculo que ha dado cima á la ardua labor del primer curso de la Escuela de Aviación Militar y marca una época inolvidable, pues es la sanción de los anhelos y propósitos que se tuvo al crearla.-

La Dirección de la Escuela felicita á todos y cada uno de los aviadores que concurrieron á la revista, dando lugar á poder apreciar la pericia de todos los pilotos.

Los señores profesores de la Escuela Ing° D. Jorge Newbery y D. Alberto R. Mascías, se han hecho acreedores á una felicitación especial en el libro de órdenes de la Escuela.- Como es la primera vez y por ser los primeros Oficiales aviadores que se presentan en una revista, también es de justicia merecidísima dejar constancia en esta orden los nombres de los Tenientes 1° Raúl E. Gubat y Alfredo Agneta que en forma tan correcta y demostrando tanta maestría se han presentado.-

Como el mayor factor de éxito en la aviación depende del buen funcionamiento de los motores, se ha podido constatar que el personal de mecánicos ha demostrado una vez más su competencia y labor al poner todos los aparatos en forma que ninguno ~~ha~~ fallado, dando motivo también para que sean felicitados como así mismo todo el personal que los ha ayudado.-

Que este triunfo nos sirva de estímulo para perseverar con decisión y empeño en nuestra labor que trabajando en esa forma veremos repetirse los éxitos de la revista del veinte y cinco.-

El Palomar, 26 de Mayo de 1913,

Firmado: Arenales Uriburu

Teniente Coronel. Director

Ese año se produjeron dos acontecimientos similares más que galardonaron los esfuerzos de ese puñado de hombre civiles y militares. El primero se produjo el 7 de julio cuando el Teniente 1° Raúl Eugenio Gubat y el Teniente Alfredo Salvador Agneta desarrollaron la primera escolta aérea al Presidente Roque Sáenz Peña durante su viaje terrestre hasta el Talar de Pacheco a raíz del cual fueron especialmente felicitados por el primer magistrado²².

²² Se recibió un telegrama publicado en el Boletín Militar N° 3600, 1ª Parte, mediante el cual felicitó a las tripulaciones y al Director de la Escuela de Aviación Militar.

—Hoy, á las 9 de la mañana, el piloto Teodoro Fels partirá en ferrocarril para Paraná, donde realizará vuelos públicos con su monoplano Blériot el día 9, con motivo de las fiestas patrias que se efectuarán en dicha ciudad.

SALUDO AL PRESIDENTE

El piloto teniente Alfredo Agneta, con el monoplano Paloma, hoy se trasladará en vuelo desde el aeródromo militar hasta la estación Retiro, con el fin de llevar un saludo de la escuela de El Palomar al Presidente de la República, que saldrá para Tucumán en el tren de las 11 de la mañana.

Al llegar á la estación Retiro, el piloto Agneta realizará varios virajes por sobre el tren presidencial, y en seguida regresará á la escuela de El Palomar.

Noticia del diario La Prensa sobre la escolta realizada el 7 de julio

La siguiente presentación en vuelo del instituto se produjo el 12 de noviembre cuando cuatro aviones²³ sobrevolaron la Escuela de Clases en Campo de Mayo durante la visita del presidente de EE.UU. Theodore Roosevelt (1858-1919).

²³ Blériot XI Nº I (50 hp): Teniente 1º Aníbal Brihuega; Blériot XI-Bis Nº I (80 hp): Teniente Pedro Leandro Zanni; Breguet III: Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat y Nieuport IVM *Eduardo Castex*: Sr. Alejo Simón Tinao Planes; piloto de pruebas de la casa Nieuport en Issi les Molineaux contratado por el instituto para la puesta a punto de los dos modelos IVM y la adaptación de los pilotos. MARTÍN, Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ejercito_argentino



Visita del presidente Roosevelt a Campo de Mayo acompañado por el General Vélez²⁴

Este notable acontecimiento del cual se cumplieron 110 años puso una vez más en evidencia la memorable frase del General Enrique Carlos Alberto Mosconi:

Para hacer la aviación militar es necesario una silenciosa, abnegada y firme consagración al deber, es preciso que el entusiasmo, el coraje, la audacia, estén revestidos de prolijidad y de prudencia, en aviación no hay que olvidar que a pesar de todos los progresos, el menor descuido, la más leve distracción, tiene un precio que llega a ser el de la vida.

Mg. Eloy Martín

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

²⁴ Revista *Caras y Caretas* N° 790. 22 de noviembre de 1913.

RECORDANDO AL COMODORO DEL AIRE, DON ARTURO MERINO BENÍTEZ, EN EL CENTÉSIMO TRIGÉSIMO QUINTO ANIVERSARIO DE SU NATALICIO

Arturo Ignacio Merino Benítez nace el 17 de mayo de 1888, en el seno de una ilustre y tradicional familia chillaneja.

Merino vivirá junto a sus diez hermanos en esta bella zona rural, en donde participará de las más arraigadas tradiciones patrias de nuestro campo haciendo suyo el legado independentista y de servicio público que por línea familiar le transmitieran ambos padres.

Sus primeros años de estudios, los cursa en diversos liceos fiscales de la zona y más tarde de Santiago, entre los que figuran el Liceo de Aplicación San Agustín y el Seminario Conciliar.

En abril de 1903, un mes antes de cumplir los 15 años ingresará como cadete a la Escuela Militar²⁵, donde no tardó en adaptarse a las actividades militares y hacer grandes amigos entre sus compañeros.

Fue un cadete distinguido y muy apreciado por los instructores en la Escuela, plantel desde donde egresará con el grado de Teniente 2º del Arma de Artillería, ostentando notas sobresalientes en sus cuatro años de preparación.

En 1917 fue designado como oficial a prueba en el Estado Mayor General, ocasión en la cual podrá interactuar con las experiencias del conflicto europeo, en donde se relevará la actuación de la aviación como una nueva Arma.

Al año siguiente, será cuando realice en el cumplimiento de sus tareas de futuro oficial de Estado Mayor, una muy comentada conferencia titulada “*Sobre futura proporcionalidad de las armas*”, en donde analizará el papel de las armas de la defensa, asignándole gran valor al poder y capacidades que el uso del avión ofrece.

En 1922, se traslada a Brasil para cumplir actividades como *Agregado Militar* a la Embajada chilena en ese país. En esta tierra hermana, participará de las fiestas del Centenario de esa nación y conocerá más de cerca al famoso Padre de la Aviación, Alberto Santos Dumont.



Arturo Merino Benítez, en su último año de cadete, luce su condición de Brigadier Mayor de la Escuela Militar.

²⁵ Ver anexo 1. Primero como *Cadete Supernumerario* y luego tras cumplir la edad, *Cadete Efectivo*.

Su paso por tierra brasilera, dejará en él, profundos lazos de amistad y cariño por aquella tierra.

A su regreso a Chile, ya con el rango de Mayor de Ejército, fue distinguido como profesor titular de la Cátedra de Historia en la Academia de Guerra junto con integrarse a la Sección Operaciones del Estado Mayor General, donde supo encontrar los espacios para estudiar y hacer suyas las ideas del general Navarrete, llegando a publicar incluso dos artículos en El Mercurio de Santiago, relacionados con la defensa aérea y la aviación comercial en junio de 1926²⁶, un mes antes de ser nombrado Director de la Escuela de Aviación, el 19 de julio de 1926.

A partir de ese momento la vigorosa personalidad de Merino comenzaría a sentirse en todos los aspectos de la aviación chilena. Es importante destacar que por aquellos años, la realidad civil y comercial de la aviación nacional, era un cuadro bastante desolador. La otrora emblemática y pujante actividad del Aeroclub de Chile creado en abril de 1913²⁷ estaba prácticamente paralizada, con no más de seis pilotos en actividad y muy desacreditado ante la comunidad, en tanto que la actividad aerocomercial estaba entregada en concesión a un ciudadano extranjero, que aún no lograba mostrar mayores resultados.

De ahí que una vez que hubo reactivado la aviación militar en las postrimerías de 1927, volcara su atención en la civil.

"La idea de establecer en Chile la Línea Aero Comercial, fue lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez"²⁸, reconocería más tarde su más enconado detractor, el coronel Ramón Vergara Montero, quien se desempeñaba como Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación.

Es así como el 12 de enero de 1928, el Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, por indicación del coronel Ibáñez, que había llegado a la presidencia del país durante 1927, nombró una comisión compuesta además de los mayores Merino y Vergara, por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona, la que debía informar a la brevedad sobre los beneficios de fundar una aerolínea comercial en el país sobre la base de pilotos y aeroplanos de la aviación militar.

Tras algunas deliberaciones, el 16 de febrero siguiente, la comisión concluyó *"recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada"²⁹ con el voto disidente del coronel Vergara, quien abogaba por una licitación internacional, ya que a su juicio las aerolíneas extranjeras contaban con la experiencia y capitales necesarios para brindar un buen servicio, posición que era absolutamente irreconciliable con los postulados de Merino y que más adelante se iba a traducir en ácidas polémicas públicas entre ambos oficiales.*

Acto seguido, Merino se abocó a preparar su siguiente paso. De acuerdo a su visión, la aeronavegación comercial debería abastecerse de pilotos civiles formados por el Aero Club de Chile, pero éste *"se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo que su último presidente,*

²⁶ Citados en "El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino" por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

²⁷ El Aero Club de Chile obtiene su personalidad jurídica definitiva, el 4 de julio de 1913.

²⁸ Vergara Montero, Ramón. "Por Rutas Extraviadas". Imprenta Universitaria, Santiago 1933.

²⁹ Ibid.

el malogrado Raúl Edwards, debió depositar ciertos fondos obtenidos en un festival de beneficio en su cuenta particular, a fin de evitar que fueran embargados por los acreedores del Club" ³⁰.

Ante tan dramática realidad, Merino y un reducido grupo de socios decidieron fundar, el 5 de mayo de 1928, el *Club Aéreo de Chile*, una entidad jurídicamente nueva y distinta al antiguo Aeroclub, comprometiéndose desde ya, su irrestricto apoyo con instructores y material de vuelo apropiado.

Fue este definitivamente, un hombre visionario para su época, principal artífice de las políticas públicas aeronáuticas de nuestro país y a la postre, fundador de la actual Fuerza Aérea de Chile.

Desde muy temprano, había vislumbrado que las rutas aéreas permitirían el desarrollo de Chile, lo que concretó al unir el territorio nacional desde Arica a Punta Arenas, logrando vencer con valentía y decisión, las dificultades geográficas propias de nuestro territorio, e impulsando así la conectividad y descentralización del país.

Al conmemorar 135 años de su natalicio, la historia le reconoce su protagonismo como guía y rector de toda la institucionalidad aérea nacional.

Otras relevantes y concretas obras de su tenacidad y perseverancia, fueron la creación de la Línea Aérea Nacional (LAN); el Gabinete de Fotogrametría Aérea; la Dirección de Aeronáutica; la primera fábrica de aviones nacional Curtiss; la pronta creación de una red e infraestructura aeroportuaria nacional; la red de telecomunicaciones aeronáuticas y el Servicio de Escucha de aeroplanos, servicios considerados antecesores a los de Tránsito Aéreo creados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1944, adelantándose con ello 15 años, y tantas otras que hoy no se recuerdan con claridad, pero forman parte de su gran legado y del ADN de la aeronáutica nacional.

Su visión de futuro, heroísmo, perseverancia, liderazgo, probidad, valor, integridad e incuestionable amor por su Patria, le permite no sólo ser reconocido como un *Prócer de la Aeronáutica Nacional*, sino que como el verdadero *"Arquitecto de la Institucionalidad Aérea Nacional"*.

Años más tarde, y tras su muerte -también en este mes de mayo- que en reconocimiento a toda la magna labor civil, comercial y militar desarrollada por la aviación nacional y por esta Nación, que el Supremo Gobierno de Chile denominará al principal aeropuerto del país, para que, en un acto de justicia, recuerde a este gran chileno.



³⁰ Citado en *"El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino"* por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

VI. DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

EN BUSCA DEL BIMOTOR EXTRAVIADO



Era una fría y hermosa mañana de invierno y en la sala de vuelo del curso de subalféreces esperábamos la distribución de los respectivos turnos para hacernos al aire. Unos solos, otros con instructor.

En nuestras bitácoras acumulábamos poco más de sesenta horas de vuelo y los Mentor ya no tenían mayores secretos para nosotros. Al menos así lo creíamos.

Momento en que apareció el jefe de nuestra escuadrilla, el Capitán de Bandada (A) Enrique Escobar Rodríguez, quien señalándome a mí y a mi compañero Eduardo López Rodríguez, nos dijo; *“Váyanse a Operaciones y preséntense a mi Comandante Matthei. Hay un avión extraviado y van a salir a buscarlo”*.

Un fuerte; *“A su orden mi capitán y ya íbamos corriendo a Operaciones”*.

Lo encontramos junto al Teniente (A) Jorge Villa Gallardo estudiando unas cartas de navegación y en pocas palabras nos informó que desde el día anterior se encontraba extraviado un bimotor, que a la altura de Curicó, con cuatro personas a bordo y mal tiempo, había iniciado el cruce cordillerano hacia Argentina sin llegar a destino.

Hombre de pocas palabras, mirándome dijo: *“Ud. va conmigo y López con Villa, a los aviones”*.

Sin duda volar con el Comandante del Grupo Escuela era todo un honor y un desafío, porque reconocida era su capacidad como piloto.

Tras el despegue en formación, nosotros como avión líder, un poco al sur de San Bernardo, hizo la señal de formación abierta y me entregó los mandos, indicándome volara por los primeros contrafuertes cordilleranos rumbo al sur.

De reojo miraba el de López, el que a la distancia mantenía la posición.

La visibilidad era excelente y la cordillera lucía una radiante blancura, pero el frío dentro de la cabina se dejaba sentir. Por suerte a la altura de Rancagua puso calefacción a la cabina y el vuelo se tornó más agradable.

Próximos a Curicó me dijo; *“Yo lo llevo”* y tomando los mandos comenzamos a internarnos en la cordillera.

Obviamente todos nuestros sentidos estaban orientados a la búsqueda y me parecía que en cualquier instante encontraríamos los restos del Cessna 310.

De improviso, inclinando el avión hacia la izquierda, me sugirió fijara la vista en unas pisadas de animales que resaltaban perfectamente en la nieve. Huellas dejadas por vacunos que con seguridad, terminada la nevada, por ahí debían haber pasado.

“Si alguna vez se encuentra en una situación similar, camine en círculos sobre la nieve, que es la mejor señal para que los aviones que salgan a buscarlo lo encuentren”, me recomendó.

Luego, tras volar repetidas veces sobre un cañadón cordillerano, dijo: *“El avión está aquí abajo, pero tapado por la nieve. No lo van a encontrar hasta los deshielos del verano”* y moviendo las alas llamó a reunión a nuestro avión número, e iniciamos regreso hacia El Bosque.

Confieso que su actitud me sorprendió, sintiendo que en alguna parte cercana se podría hallar aquel camarada, quizás herido, junto a sus pasajeros esperando los fueran a socorrer.

Pero yo era un don nadie para hacerle presente mi opinión de alumno piloto.

Combustible aún teníamos en los estanques y sin decirme nada, aproximando a Santiago, empezó a efectuar una verdadera sinfonía acrobática sobre la zona sur de instrucción de la Escuela de Aviación. Seguramente quería tomarse un relajo alejado de sus tareas de oficina.

Ya aterrizados, reunidos en Operaciones, manifestó que en su opinión el piloto de aquel bimotor desgraciadamente había intentado el cruce cordillerano con muy mal tiempo, estrellándose y la fuerte nevada había cubierto sus restos.

“Hasta el verano no los van a ubicar”, exclamó, autorizándonos a retirarnos.

Pocos días después, un señor que ostentaba un alto cargo en un ministerio, desconozco como supo que yo había participado en la búsqueda y por medio de un conocido, me solicitó lo fuera a visitar para contarle que habíamos visto.

Premunido de una carta de navegación cumplí con sus deseos, señalándome que los familiares del piloto y pasajeros de aquel avión estaban muy tristes y les costaba aceptar la realidad de lo sucedido.

Comprendiendo su pena, le expliqué en detalle el vuelo que habíamos realizado y lo imposible que nos había resultado encontrar el menor rastro del avión.

Llegó el verano y no recuerdo quien, dio aviso de haber encontrado los restos del Cessna y de sus malogrados pasajeros.

Movido por la curiosidad fui a visitar al Comandante Matthei, quien ya había entregado el mando del Grupo Escuela y se preparaba para ingresar como alumno a la Academia de Guerra Aérea, el que recibéndome con esa afabilidad que lo caracterizaba, mencionó que lógicamente no había olvidado el caso. Contándome que en el Servicio de Búsqueda y Salvamento le habían detallado que los restos de aquel malogrado avión habían sido ubicados en el mismo lugar donde en esa ocasión, dijo que en su opinión ahí los encontrarían.

Sesenta y tres años han pasado, el general Matthei de este mundo ya se alejó y mi compañero Eduardo López Rodríguez perdió su vida en un combate de incendios forestales.

Sin quererlo, mirando desde la ventana de mi departamento hacia la cordillera nevada, estos recuerdos han aflorado a la memoria.

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

VII. AVIONES CON HISTORIA

P-38 "LIGHTNING", EN CHILE



Ejemplar N° 5000 del Lockheed P-38 denominado "YIPPEE". Fotografía: USAF Museum Photo Archives.

Para todos los que hemos visto o estudiado las aeronaves que participaron en la Segunda Guerra Mundial, no es un misterio, la importancia que tuvo el caza norteamericano Lockheed P-38 "Lightning".

Sus misiones abarcaron principalmente el teatro de operaciones en el Pacífico, pero también estuvieron en Europa, realizando tareas de escolta, ataque, reconocimiento, bombardero, entre otras.

Fue el único avión de los Estados Unidos de América, que fue fabricado durante toda la guerra desde 1941 a 1945.

La compañía aérea Lockheed se adjudicó la licitación para el nuevo avión de la USAAF, el 23 de junio de 1937. El proyecto presentado era el "Model 22".

El diseño del Model 22 correspondió al de Kelly Johnson, y dio vida al prototipo XP-38, cuya construcción comenzó en julio del año 1938, y su primer vuelo al año siguiente, el 27 de enero de 1939. Conjuntamente se construyeron otros aviones denominándolos YP-38.

Ese mismo año 1939 en septiembre y después de que los prototipos fueran probados en vuelo, por el United States Army Air Corps USAAC (Cuerpo Aéreo del Ejército Norteamericano), dio la orden de construcción de sesenta y seis aviones Lockheed P-38. Los primeros treinta aparatos fueron entregados en 1941 al Cuerpo Aéreo, sin armamento.

Los aliados de Estados Unidos, Francia e Inglaterra en marzo del año 1940, ordenaron 667 aviones, correspondiendo para los franceses el modelo 322F y para los ingleses modelo 332B. Se construyeron un total de 10.037 aviones Lightning en distintas versiones, entre los años 1939 y 1945. Estuvo en servicio en Estados Unidos, hasta el año 1949.

Durante su vida operacional, los Lockheed P-38, destacan en dos hechos históricos, a saber, el 18 de abril del año 1943, diez y seis aviones P-38, volaron desde Guadalcanal, interceptaron y derribaron dos aviones japoneses Mitsubishi G4M "Betty", en uno de los cuales viajaba el Almirante Isoroku Yamamoto, artífice de la estrategia naval de Japón en el Pacífico.

El segundo suceso, corresponde a un vuelo de reconocimiento en el Mediterráneo entre Francia y Córcega, donde el reconocido piloto y escritor francés, Antoine de Saint-Exupéry, desaparece el 31 de marzo del año 1944.

Saint-Exupéry fue piloto pionero de la línea aérea experimental "Aeropostale", que unía Francia con Sudamérica, incluido Chile, en la década de los años 30. Asimismo es el autor del famoso libro "El Principito".

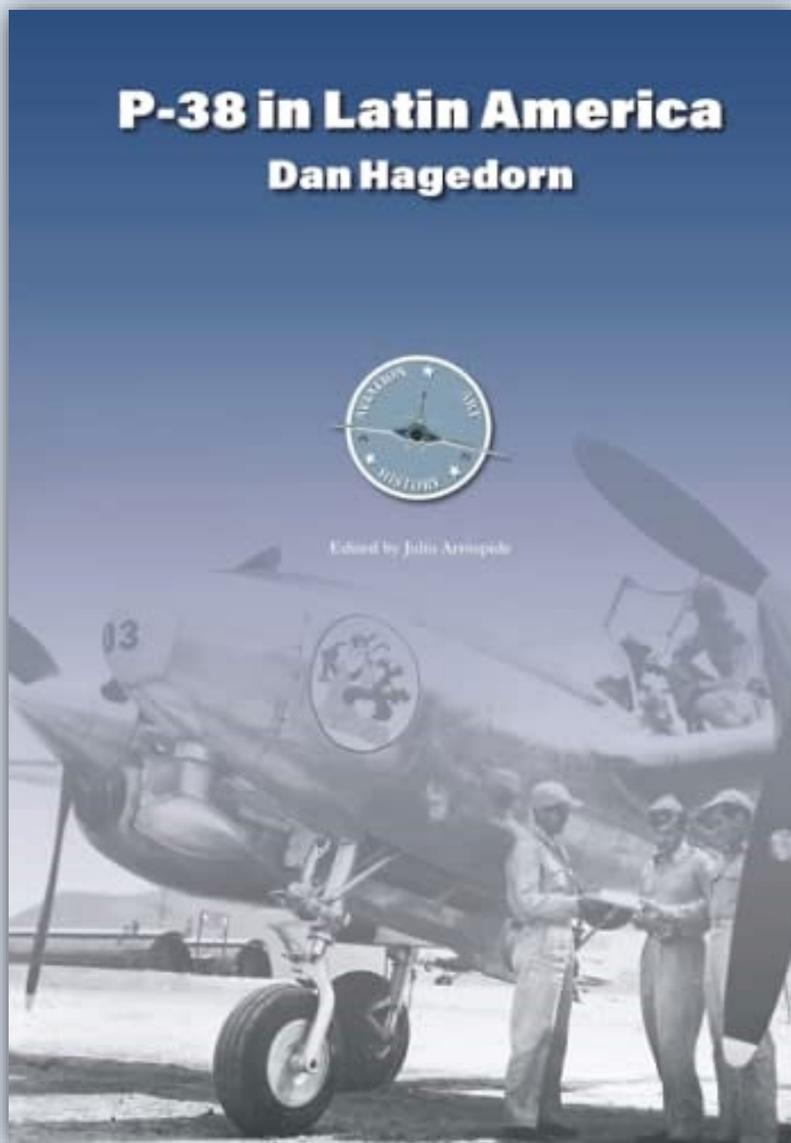
Recién en el año 2000, un buzo encontró los restos del Lightning P-38 en las costas de Marsella, siendo confirmado cuatro años más tarde, que se trataba del avión del notable piloto.

Con el fin de la guerra, y la entrada en operaciones de los aviones jets, el P-38 se volvió obsoleto. Cien de ellos fueron vendidos a la Aeronáutica Militare Italiana (AMI), mediante un contrato de abril de 1946. Operaron en Italia durante diez años, siendo dados de baja en el año 1956, no quedando ningún ejemplar para museo.

Miles de Lockheed P-38 quedaron en tierra, varios de ellos fueron vendidos a particulares para distintos fines, a un valor promedio de US\$ 1200 la unidad, el resto de las aeronaves, fueron amontonados mediante retroexcavadoras y hechos chatarra, siendo vendidos como aluminio en desuso.

Dentro de los vendidos a particulares o empresas, destacan los modelos "F" variante de reconocimiento utilizados en Estados Unidos y otros países con necesidades de aerofotogrametría y cartografía.

Es así como llegamos a su operación en Chile. El destacado investigador aeronáutico Dan Hagedorn, publicó en junio del año 2022, un libro titulado P-38 IN LATIN AMERICA, el que describe y detalla las operaciones del Lockheed P-38 "Lightning" en América Latina.



Portada del libro de Dan Hagedorn, editada por Aviation Art&History.

Hagedorn extiende su labor investigativa más allá del fin del conflicto mundial y penetra en la historia del Lightning, en los países latinoamericanos, desde sus fuerzas aéreas, hasta las empresas que lo operaron en tareas de fotogrametría aérea.

De esta manera los lectores podrán rastrear la operatividad de estas aeronaves en Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, El Salvador, Uruguay y Venezuela.

El libro está editado por nuestro socio Sr. Julio Arróspide Rivera, y se encuentra disponible en amazon.com. Intentaré realizar un resumen de lo publicado en el libro por Dan Hagedorn en el capítulo seis, dedicado a Chile.



Vista lateral del P-38 N34993 en USA, pintado de color azul. La nariz transparente del avión permite la visión y operación aerofotogrametría. Imagen: Libro P-38 IN LATIN AMERICA.

En el año 1961, el piloto canadiense Alan MacNutt fue contratado por la empresa Aero Services Corporation, con sede en Filadelfia, Pensilvania, Estados Unidos, para pilotear un Lockheed P-38 F5G en Chile. Su base de operaciones sería el aeropuerto de “Cerro Moreno” de Antofagasta.

El piloto anterior de Aero Services, se enfermó mientras operaba desde allí. Se encontraba cumpliendo uno de los contratos de cartografía de gran altitud que la empresa se había comprometido con el gobierno chileno. Se contrato a MacNutt para reemplazarlo lo antes posible. Este piloto tenía una amplia experiencia en el F-5G, y de la operación con la cámara Wild.

Acostumbrado a los confines de Canadá, el paisaje del norte de Chile, le resultó a MacNutt, extraño y fascinante. No muy lejos del extremadamente árido desierto de Atacama, la zona era el sitio de una gran mina de cobre a cielo abierto, propiedad coincidentemente, de la Canadian Anaconda Company. En uno de sus vuelos, después de acostumbrarse a la rutina, volaba el Lockheed P-38 matriculado NX-34993, a 37.000 pies de altura, siguiendo líneas paralelas de norte a sur sobre los Andes, no lejos de la frontera con Argentina.

Su camarógrafo, en la nariz transparente del avión, le informó que observó dos aviones muy por debajo, en el mismo rumbo. Como el piloto de un P-38 F5G tiene, en el mejor de los casos, una visibilidad hacia abajo muy limitada, no podía verlos. Cuando llegaron al final de su línea de fotos y giraron hacia el sur nuevamente para volar la siguiente línea paralela, el operador de la cámara informó que los dos aviones todavía estaban debajo y al mismo ritmo que el P-38.

MacNutt encontró esto sorprendente, ya que, mientras Chile para ese entonces operaba aviones Lockheed F-80C y T-33A y algunos jets De Havilland Vampire T.55, la mayoría de estos estaban basados en Santiago, y muy pocos aviones propulsados por pistones, podrían seguir el ritmo de un P-38 F5G, que en altitud, probablemente volaba a más de 400 mph de velocidad real.

A la tripulación le tomó un tiempo concluir, erróneamente como resultó finalmente, que los aviones de abajo, debían ser Gloster Meteor F.Mk.4 de la Fuerza Aérea Argentina (FAA).

Los argentinos, que vigilaban aparentemente la frontera con Chile con escepticismo, habían objetado las operaciones del Lockheed P-38, por el hecho de que en sus amplios giros al final de cada línea, aparentemente habían llevado al avión aerofotogramétrico, a sobrevolar el espacio aéreo argentino.

MacNutt, en ese momento, y más tarde en su autobiografía, inicialmente había identificado erróneamente estos dos aviones como Douglas B-26. Sin embargo, mientras que Chile operó una cantidad significativa de B-26B y B-26C suministrados por el MDAP, Argentina no lo hizo y, desde unos 10,000 pies de distancia, los Meteor bimotores podrían confundirse fácilmente con B-26.

Sin embargo, no se sabe que la FAA haya estado operando ninguno de su gran flota de Meteor en esta área extremadamente remota, y en cualquier caso, con un techo de servicio de casi 50,000 pies, los F.Mk.4 deberían haber podido alcanzar fácilmente el F-5G si hubieran deseado hacerlo.

De hecho, es mucho más probable que la aeronave fuera FACH, o posiblemente, incluso Douglas B-26B o B-26C peruanos, que tenían un techo de servicio de solo unos 21,100 pies.



*El N34993 en algún lugar de EEUU. Se puede observar que el avión tiene nariz "dura" con ventanillas para las cámaras.
Fotografía: Libro P-38 in Latin America.*

Cuando se acercaban al final de su misión fotográfica y regresaban a Antofagasta, la Guarnición de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), según el relato de MacNutt, los aclamó como héroes, ya que dijeron que se habían enterado por vía diplomática de que un "chileno" se había "infiltrado" en el espacio aéreo argentino y habían "eludido" a los interceptores.

Todo resultó en una muy buena historia de hangar, pero claramente, los chilenos o quizás los peruanos se estaban divirtiendo con los canadienses.

Este avión Lockheed P-38 nacido como USAAF 44-53193 (MSN 422-5747), disfrutó de un historial de servicio bastante inusual. Construido en la fábrica Lockheed de Burbank, California, como un P-38L-5-LO, fue aceptado por la USAAF el 10 de julio de 1945, después del Día D, y luego trasladado al Centro de Modificación de Clientes en Love Field, Dallas, Texas, donde la modificación se realizó primero, a modelo F y luego a F5G. Desde allí, fue enviado a la Unidad de Base Aérea 4121 en Kelly Field, Texas, y la aeronave fue declarada excedente.

Un piloto de transbordador ATC luego voló el avión a Kingman Field, Arizona, donde fue entregado a la custodia de la RFC el 2 de noviembre de 1945.

Vendido como excedente en Kingman Field, AZ. por el RFC, el 13 de febrero de 1946 por la suma de US\$ 1.250.00. El comprador fue la señorita Nadine B. Ramsey, quien durante la guerra, fue miembro del Women Airforce Service Pilots, WASP (se unió a la organización en 1943 y se graduó con Clase 43W -5).

Durante la guerra, mientras estuvo con el WASP, entregó una gran cantidad de aviones nuevos a sus estaciones de servicio iniciales de los fabricantes, incluidos Fairchild PT-19, Vultee BT-13, Cessna UC-78, Bell P-39 y P-36, Republic P-47 y North American P-51. Ella fue una de las 26 pilotos WASP que fueron habilitadas para volar los P-38, inicialmente desde Love Field en Dallas, Texas, pero luego en Long Beach Army Airfield, California.



Mujeres pilotos del WASP en la Planta de Lockheed en Burbank, California. Pintura de Gil Cohen.

Aprovechando su derecho como veterana miembro de WASP, tenía preferencia al momento de adquirir aeronaves de excedentes, es así como se hace del P-38. Probablemente lo adquirió con miras a encontrar un patrocinador y participar en las Carreras Aéreas Nacionales de la posguerra en Cleveland, Ohio.

Con una altura de 1.60 mts. y un peso de apenas 57 kgs., habría sido una personalidad “vendible” en el ambiente. Le encantaba su avión P-38, pero pronto descubrió que volar uno con su propio dinero, era más caro de lo que había previsto.

Nadine B. Ramsey, a través de su madre, se vio obligada a hipotecar el avión con C. V. Eberhard de Los Ángeles, California el 25 de octubre de 1947, por U\$ 1,500, el avión, quizás su mayor activo, y aparentemente al no atraer patrocinadores de Kansas, tuvo que sacrificarse y venderlo.

Luego, el 2 de julio de 1948, el avión se vendió directamente a Paul B. Young de Oceanside, California, para entonces como N34993.

Young, no mantuvo el avión por mucho tiempo, vendiéndolo a través de Columbia Commerce & Credit Corp. de Nueva York a Bruce A. Gimbel de Greenwich, Connecticut el 14 de noviembre de 1950, quien, a su vez, lo revendió a Aero Service Corporation de Filadelfia, Pennsylvania, el 3 de julio de 1951.

Aunque la aeronave en cuestión claramente voló para este propietario en Chile casi 10 años después, se ignora su paradero y utilización desde 1951 hasta el 18 de mayo de 1961, cuando Aero Service Corp. solicitó se cancelara la licencia en virtud de que había sido exportado a Canadá y, curiosamente, se anotó en la solicitud en ese momento como tipo P-38L-5-LO.

Estrictamente hablando, el operador (Aero Service) debería haber recibido un Permiso de Permanencia Temporal a través del Departamento de Estado de los EE. UU. para operar la aeronave fuera de los Estados Unidos continentales en Chile, y no hay evidencia en el archivo de registro del N34993, de que esto haya sido alguna vez emitido, o para cualquier otro trabajo en el extranjero.

En Canadá, recibió la matrícula CF-NMW, y más allá del alcance de nuestra historia, este registro también se canceló el 30 de julio de 1965, luego el avión se vendiera a Alexis I. dePont, en representación del Museo Aidair de Wilmington, Delaware (que aparentemente se convirtió en Colonial Flying Corps Museum, Inc.), quien luego lo vendió a Peter Sherman Exotic Cars Company de Maitland, Florida, el 25 de julio de 1977.



Perfil realizado por nuestro socio Sr. Julio Arróspide Rivera.

En el post data del libro, Dan Hagedorn señala la existencia de otro avión Lockheed P-38 que habría operado en Chile seis años antes del NX-34993.

Lockheed P-38 matrícula N91300 fue quizás la más exótica de todas las conversiones de P-38 y, citada en documentos de aduanas como simplemente un P-38 (msn 5286) y operada por Hycon Aerial Survey's, Inc., autorizado para volar en Santiago, Chile el 13 de diciembre de 1955 con la licencia de exportación B-5741.

Lo volaba el piloto Willard B. Thompson e, increíblemente, también tenía a Frank Lux (mecánico) y Frederick E. Collins (operador de cámara) a bordo.

No está claro cuánto tiempo estuvo la aeronave en Chile, ni cuál era precisamente su misión.



Fotografía del N91300 en EEUU. Imagen: Libro P-38 in Latin America.

Hagedorn también señala que también se sabe que la empresa Mark Hurd Corporation habría volado aviones de la serie P-38 equipados con reconocimiento aéreo en Chile, en los años 1962, 1963, 1965 y nuevamente en 1975, aunque no está claro si se utilizó P-38 en el último contrato.

Corroborando lo señalado en el último párrafo, y gracias a una fotografía obtenida de los archivos de nuestro socio Sr. Rino Poletti Barrios podemos establecer que hubo un tercer avión en suelos chilenos, lamentablemente no es posible identificarlo, al no ser visible su matrícula, pero si el lugar donde estaba el avión, el Aeropuerto de Los Cerrillos.



*Única fotografía de un Lockheed P-38 Aerofotogramétrico en Chile.
Archivo: Sr. Rino Poletti Barrios.*

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_P-38_Lightning

<https://www.amazon.com/-/es/Dan-Hagedorn/dp/B0B4WRPXB9?asin=B0B4WRPXB9&revisionId=&format=4&depth=1>

Colaboración:

Sr. Rino Poletti Barrios.
Sr. Julio Arróspide Rivera.
Sr. Dan Hagedorn

VIII. SABÍA USTED?

...que el 16 de junio de 1968, falleció en la ciudad de Santiago, el General de Brigada Aérea (R) don Armando Cortínez Mujica, primer piloto que cruzara en avión de ida y vuelta la Cordillera de los Andes entre el 5 y el 14 de abril de 1919?



† **Círculo de Generales y Almirantes en Retiro**
Ha fallecido el señor general (R) de la Fuerza Aérea Nacional, don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA** (O.E.P.D.)
Sus funerales se efectuarán hoy, a las 11.30 horas, en el Cementerio General, por Avenida La Paz.
El Directorio.

† **Instituto Sanmartiniano**
Tenemos el sentimiento de comunicar el fallecimiento de nuestro presidente y socio fundador, general de Aviación (R), don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA** (O.E.P.D.)
y rogamos concurrir a sus funerales que se efectuarán hoy en el Cementerio General, Avda. La Paz, después de una misa que se oficiará en la capilla de la Vicaría Castrense, Lira 137, a las 11 horas.
El Directorio del Instituto Sanmartiniano de Chile.

Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas"
† Tenemos el sentimiento de comunicar el fallecimiento de nuestro camarada aviador, General de Brigada Aérea (R.), don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA** (O.E.P.D.)
Sus funerales se efectuarán hoy en el Cementerio General (por Avda. La Paz), a las 11.30 horas, después de una misa que se oficiará a las 11 horas en la Vicaría Castrense, Lira 137.
El Directorio

† Ha dejado de existir nuestro querido deudo, General de Brigada Aérea, don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA** (O.E.P.D.)
Sus funerales se efectuarán en el Cementerio General (por Avda. La Paz), después de una misa a las once de la mañana en la Iglesia de la Vicaría Castrense, Lira 137.
La familia

*Recorte del diario El Mercurio,
lunes 17 de junio de 1968.*

Fallece una leyenda

El 16 de junio de 1968, el entonces General de Brigada Aérea (R) don Armando Cortínez Mujica, falleció en la ciudad de Santiago. El Mercurio de esta capital, consignaba un día antes que, "el destacado aviador nacido en Valparaíso llevaba días internado en el Hospital Militar debido a una antigua dolencia renal". Su deceso ese día domingo, causó profundo pesar en círculos de las Fuerzas Armadas, diplomáticos y judiciales a los que estuvo vinculado durante su fructífera trayectoria. Con 72 años de edad, dejaba de existir ese pionero de las alas nacionales que tantos festejos y honores recibió en vida. Había formado una linda familia que orgullosa de sus logros, acompañaba ahora sus restos que, tras una solemne misa realizada al día siguiente en la hermosa Iglesia "San Miguel Arcángel", Templo Vicarial Castrense ubicado en calle Lira, serían sepultados en el Mausoleo N°2 de la Fuerza Aérea de Chile del Cementerio General de Santiago.

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



La Nación, Santiago de Chile, jueves 24 de junio de 1943

Efectivamente, un año antes, el 26 de junio de 1942, había sido creado el Club Aéreo Universitario de Aviación, bajo el alero de las Federación de Estudiantes Universitarios de la Universidad de Chile y de la Pontificia Universidad Católica de Chile, como también del total apoyo de la Fuerza Aérea de Chile.

Posteriormente se desligó de estas instituciones sin perder el rumbo para la cual había sido creada, que era, la de difundir la actividad aeronáutica en un grato ambiente de camaradería. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke. Ese 26 de junio, se habían dado cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, y que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio.

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

CORREO RECIBIDO

Dear Norberto Traub Gainsborg,

*On behalf of ANAC, I would like to thank you the sharing of this interesting magazine.
Wish you all the best of luck and success in your work.*

Best regards,

Anabela Paixão

Chefe de Gabinete de Recursos Patrimoniais



Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

Estimado Norberto,

Es un agrado recibir periódicamente la revista del IAHACH, pues me permite mantener el contacto con ustedes a pesar de la distancia, y porque además siempre me sorprende con artículos y datos que aportan al conocimiento de los hombres y mujeres que sentaron las bases para hacer más grande la aviación de nuestros países.

En este número disfruté con particular interés los artículos de Eloy Martín y de Claudio Cáceres Godoy.

Un abrazo grande, y muchas gracias por mantener en alto el espíritu de las alas de la Patria!

Coronel ALFREDO MASSARELLI

Director de Educación Preuniversitaria del Ejército Argentino

Miembro Correspondiente del IAHACH en Argentina

Sr. Director:

Muy agradecido por el envío de tan valioso documento histórico que es vuestra revista.

Un cordial saludo

Luis Villagra Reveco

Estimados Señores

Les agradezco su generosidad de enviarme el último ejemplar de la revista Aerohistoria, que como siempre contiene artículos tan importantes de la historia aeronáutica que no debemos olvidar.

Les saluda con mucho afecto

Exequiel Sanhueza Yáñez
Centro de Capacitación Aeronáutica
Córdoba, Argentina

Sr. Presidente:

hoy como siempre bienvenido este 4º e interesante ejemplar del presente año; muchas gracias y, tal así: tiene para todos una gran importancia aéreo-histórica al presente año 2023, desde sus contenidos, presentación y redacción; y por su erudito editorial; toda es una grata publicación.

Fraternal saludo Sr. director y a cada uno de sus colaboradores;

Humberto H. Limongi S.
Instructor de vuelo. Brigadier director del Centro de Caballeros del Orden de Carabineros de Chile

Se enviará a nuestros asociados. Muchas gracias

Atentos saludos

CN(R) Roberto Lettieri
Presidente
Academia Uruguay Historia Marítima y Fluvial

Estimado Presidente y Directorio:

Una vez más mis agradecimientos y felicitaciones al recibir este nuevo ejemplar de su Revista Aerohistoria de Abril de este año.

Interesantísima y llena de novedades a los que no estamos relacionados con la investigación que Uds., con tanta dedicación y profesionalismo realizan.

*Igual aparecen datos y eventos que nos han sido transmitido por nuestros maestros en esto de la aviación y su desarrollo y que nos agrada muchísimo volver a oírlos
Gracias nuevamente.*

Antes de terminar: que buenos sus editoriales.

Un saludo afectuoso

Miguel Pérez de Castro V.

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

Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín Rivelli
Héctor Alarcón Carrasco
Sergio Barriga Kreft

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



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