ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

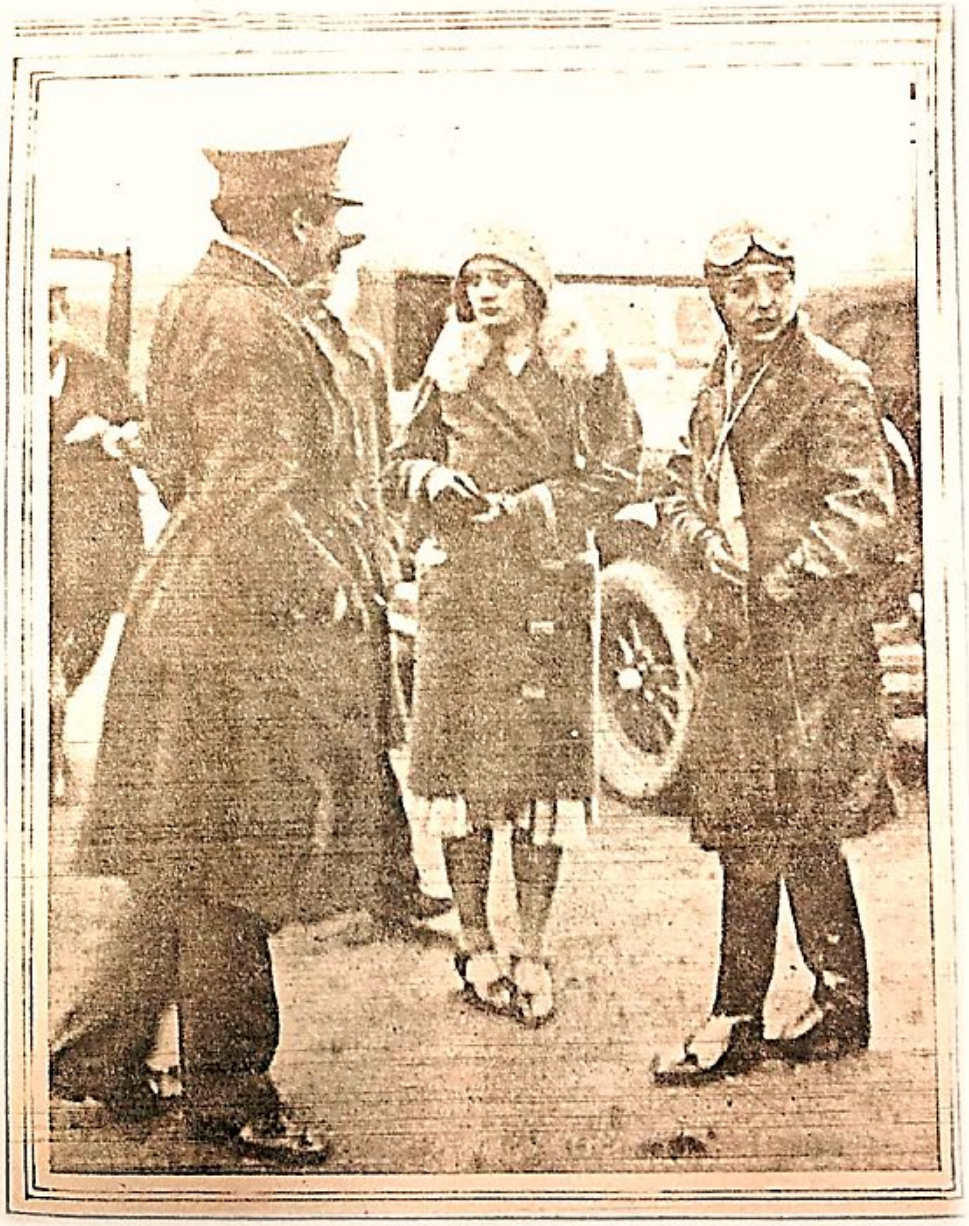
INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



JOSÉ LUIS SÁNCHEZ BESA, insigne piloto chileno y constructor de aviones avecindado en París, a comienzos del siglo XX.
Primero junto a **EMILIO EDWARDS BELLO** en volar en la épica Grande Semaine d'Aviation de la Champagne en 1909.
Fundó la escuela de vuelo L'Espace y llegó a tener cuatro fábricas de aviones, de una de las cuales salieron algunas de las aeronaves utilizadas por la aeronáutica militar chilena en su primera etapa.

- De los recuerdos y memorias de José Luis Sánchez Besa
- Accidente Aéreo del Avión LAN DC-6B 404 — Vuelo 107 con destino a Buenos Aires y Montevideo
- La Conquista del Aire por el Hombre — Arte y Aviación, parte de nuestra historia
- Douglas C-53D DO - De la Segunda Guerra Mundial a un rincón de juegos infantiles en Chile

Actividades de junio de 2026 - Nº6



El 26 de julio de 1930, memorable fecha en que Graciela Cooper Godoy, una joven chilena de tan sólo 19 años de edad, aprobaba con éxito, su examen de piloto civil.

En la actualidad, recordamos con cariño este día celebrando el "Día de la mujer piloto" en Chile.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile
"Águilas Blancas"
felicitan a la distancia, a todas las Mujeres Pilotos de nuestro país

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Nunca son inocuas las palabras. Generan sensaciones, propician imágenes, están vivas y dan vida. También con ellas actuamos por lo que deberíamos replantearnos, lo de que las palabras se las lleva el viento".

Pilar Adón (Diario ABC. España)

El patrimonio no es solamente conservar aquello que fue, sino conseguir que él pasado, siga hablando al presente como también al futuro. La historia nos acerca al conocimiento, ella nos salvaguarda muchas de las veces de repetir errores, nos enseña sobre lo peor y también nos muestra lo mejor de nosotros. La historia no juzga, sino que sólo muestra la realidad que contextualizada, se convierte en una herramienta que nos permite crecer en la experiencia y sabiduría.

La historia nos posibilita tener en cuenta más que nunca, nuestras raíces y pasado; nos permite mantener, valorar y construir una dimensión valórica moral permanente, ajena a oportunismos transitorios que conspiran contra el patriotismo que hemos recibido como legado de las generaciones que nos antecedieron.

Es entonces en este entorno particular, que se nos regala a través de Aerohistoria, hitos y ejemplos claros de respeto por la vida, unión y hermandad, de acciones y personas, que mirándose de frente, con amor, de cara al futuro y al servicio país, cumplen roles sociales y civiles más allá de sus naturales fronteras, llevando esperanza y confianza a quienes las componen y rodean.

Sentimos gran orgullo y respeto de aquellos hombres y máquinas que han recorrido por la historia, porque reconocemos en su rol, una entrega noble a la comunidad toda, una identidad nacional y multicultural de valerosa voluntad, la misma que desde los inicios de nuestras naciones guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y vamos conociendo mejor.

Es ahora cuando las letras nos entretienen y cultivan la mente y corazón, como lo que sucede con una sencilla pero reflexiva nota publicada en este mes. Muchos de nuestros lectores podrán descubrir en los restos de una vieja silueta de un avión aposentado en una plaza de juegos, los recuerdos y la enseñanza que nos brindan los restos de un legendario C-53D. Cabe también con ello preguntarse, cuánto de nuestra historia aeronáutica hemos sabido conservar? Que más allá de su estado actual, el 955 de la nota constituye un testimonio material de una época y merece ser recordado no solamente como un antiguo avión, sino como parte de la memoria de quienes lo volaron, de quienes trabajaron en él y de las misiones que cumplió.

Porque muchos objetos, particularmente los aviones, además de los hombres y mujeres que han servido en ellos, también cuentan historias. Algunos lo hacen desde los museos, otros desde las fotografías y los documentos; y algunos, como este Douglas C-53D-DO, continúan haciéndolo desde el lugar menos esperado.

Quizás ese sea también el valor del patrimonio que reconocemos, resguardamos o difundimos, ese permitir que aquello que pertenece al pasado siga dialogando con las nuevas generaciones y, en este caso, que un avión nacido para servir en la guerra pueda continuar, muchos años después, contando una historia de reflexión, o simplemente elevando los sueños de quienes todavía miran hacia el cielo.

A nuestros lectores, los invitamos de esta forma a compartir en hechos y palabras, a ser buenos ***pilotos de la historia***, ser siempre ***hombres selectos, sin tacha y sin temores,*** abiertos al crecimiento del aprendizaje y con la humildad necesaria para agradecer y pedir a Dios, que siempre nos brinde los dones necesarios para defender y aportar a nuestra Nación y a nuestro prójimo.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl
Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ÍNDICE

EDITORIAL 3

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS
Asistimos a importante Seminario Antártico 6
Recibimos visitas 7
Asistimos a un muy interesante Coloquio sobre materias antárticas 8
Distinguida visita del Perú presente en nuestra casa 8

OBITUARIO
Oscar Fernando Ramírez Alvarado 9
Peter Vermehren Jones 10

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 12

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 15

EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO 18

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
De los recuerdos y memorias de José Luis Sánchez Besa 39
Accidente Aéreo del Avión LAN DC-6B 404 – Vuelo 107 con destino a Buenos Aires y Montevideo 58
La Conquista del Aire por el Hombre – Arte y Aviación, parte de nuestra historia 72

AVIONES CON HISTORIA
Douglas C-53D DO - De la Segunda Guerra Mundial a un rincón de juegos infantiles en Chile 81

SABÍA UD?
Creación del Club Aéreo de Lautaro 88

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
"Declara que su única culpa, ha sido obedecer" 93

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 98

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *Asistimos a importante Seminario Antártico*

El pasado jueves 4 de junio de 2026, a las 12:00 horas en la Sala Matilde Throup de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, se realizó el Seminario de Análisis de la 48ª Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA 48).

En el importante encuentro dirigido por el distinguido abogado don Luis Valentín Ferrada, director del Programa de Estudios Antárticos de aquella Facultad, expusieron sus experiencias sobre los hitos, los desafíos y los impactos de los acuerdos alcanzados durante la 48ª Reunión Consultiva del Tratado Antártico y la 28ª Reunión del Comité para la Protección del Medio Ambiente (CEP-28), celebradas el pasado mes mayo de 2026 en Hiroshima, Japón.



Estuvieron presentes en esta jornada, el Director de la División de Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Diego Bunster, jefe de la delegación chilena de la 48ª Reunión Consultiva del Tratado Antártico en Hiroshima; el Director del Instituto Antártico Chileno, Dr. Gino Casassa, jefe alterno de la delegación chilena; y el Dr. Hugo Benítez, académico de la Universidad

Andrés Bello e investigador del Instituto Milenio Biodiversidad de Ecosistemas Antárticos y Subantárticos (BASE), quien asistió como parte de la delegación del *Scientific Committee on Antarctic Research* (SCAR), para conocer de primera fuente sobre los entretelones y resultados de esta importante reunión internacional. Estuvo presente también, la coordinadora del Programa de Estudios Antárticos, Dra.(c) Giovannina Sutherland Condorelli, quien abordó el contexto político-jurídico y la relevancia que tienen estas reuniones en la gobernanza antártica.

Se acompaña el link para que puedan escuchar con cuidado lo conversado y expuesto en dicha jornada. https://www.youtube.com/watch?v=DD5lq0TXV8I

❖ *Recibimos visitas*

Ese mismo jueves por la tarde, tuvo la gentileza de visitarnos y traernos un libro de regalo, nuestra buena amiga, Luz María Ramírez, directora de la Fundación TOMI y autora de la impactante investigación "Rojo Carmín", obra que narra sobre la búsqueda de la verdad sobre el trágico accidente aéreo que sufriera su hijo Tomás en enero del 2020, y que los llevó a acceder a peritajes claves —como análisis tanatológicos, testimonios, fotografías y videos— que demostraron que durante el vuelo se produjo un incendio en la cabina y no tras el impacto, como algunas instituciones quisieron demostrar.



Nuestra muy querida amiga Luz María Ramírez y autora del impactante libro "Rojo Carmín"

"El fuego en vuelo no era una hipótesis, sino un secreto a voces desde el primer momento" escribe Luz María en el valioso libro que nos trajo de regalo para nuestra biblioteca.

❖ *Asistimos a un muy interesante Coloquio sobre materias antárticas*

En el Salón Auditorio Matilde Brandau De la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, se realizó el pasado martes 16 de junio, una nueva actividad académica de corte antártico.



Se trata de un coloquio donde las expositoras Catalina Gatica, Magdalena Madrigal e Isidora Martínez Fariña nos ilustraron sobre cómo se está avanzando con la regulación antártica que rige en el tema de "Violencia Sexual en la Antártica" y qué desafíos siguen pendientes.

La actividad fue realizada en modalidad híbrida, o sea presencial y virtual, lo que permitió que pudiera ser registrada y transmitida vía electrónica.

❖ *Distinguida visita del Perú presente en nuestra casa*



El pasado 24 de junio, nos visitó nuestro muy apreciado Miembro Correspondiente del IIHACH en Perú, el Crl. (R) de la Fuerza Aérea del Perú, don Jorge Renzo Franco. El coronel Renzo con quien habitualmente mantenemos estrechas relaciones de camaradería y asistencia cultural, tuvo la gentileza de traernos una serie de muy interesantes publicaciones y material digital relativo a temas aeronáuticos expuestos durante el pasado XX Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial sostenido en la ciudad de Lima el año recién pasado, que nos enviaran nuestros amigos del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP).

Nuestro distinguido Miembro Correspondiente del IIHACH en el Perú, Crl, FAP Sr. Jorge Renzo Franco junto a nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg, comparten un almuerzo de camaradería

II. OBITUARIO



Oscar Fernando Ramírez A. (Q.E.P.D.)

OSCAR FERNANDO RAMÍREZ ALVARADO

"Otro gran amigo que nos acompaña desde el cielo"

Con inmensa tristeza informamos el fallecimiento de nuestro querido amigo y distinguido Miembro Correspondiente del IIHACH en México, Capitán Piloto Aviador don Oscar Fernando Ramírez Alvarado.

La comunidad aeronáutica latinoamericana perdió mucho más que a un piloto, pues "*OFRA*" era además, un gran Investigador e historiador quien dedicó innumerables horas, años de trabajo y compartió una pasión inquebrantable a rescatar, documentar y preservar la historia de la aviación mexicana para que jamás cayera en el olvido.

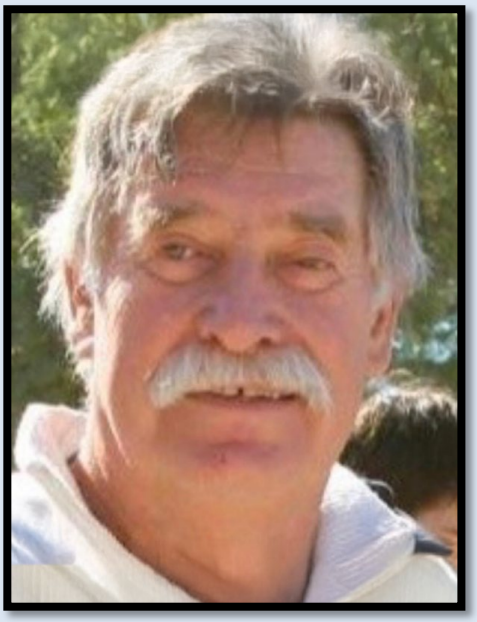
Dotado de una personalidad generosa, entusiasta, sencilla, alegre y sociable, su partida dejará ciertamente un vacío inmenso en la historia de la aviación mexicana y en todos quienes tantas veces compartimos con él, al igual que con su encantadora señora (Letty) y sus hijos.

Su legado trascenderá generaciones y continuará siendo una referencia obligada para todos aquellos que aman y estudian la historia aeronáutica de México.

A su familia y amigos del SMEAL, les expresamos nuestras más sinceras condolencias y nos unimos respetuosamente a su dolor.



Reunidos en México junto a otros grandes amigos de FIDEHAE, octubre de 2015



Peter Vermehren Jones (Q.E.P.D.)

PETER VERMEHREN JONES

"No debemos estar tristes hoy"

Dotado de una personalidad abierta y extrovertida, tenía un entusiasmo contagioso y del paracaidismo deportivo hizo una pasión, de la cual llegó a ser un referente y un cultor destacado que aunaba voluntades. Por sus méritos obtuvo las habilitaciones de instructor de paracaidismo, supervisor, jefe de saltos y empacador de reserva.

Precursor e impulsor de los saltos en tándem en nuestra patria, elaboró un reglamento para la práctica de los mismos, estableciendo requisitos para los pasajeros, instructores y examinadores.

Figura reconocida y muy apreciada en los festivales aéreos nacionales, fue socio entusiasta del "Club Águilas" de Osorno, desarrollando también actividades de aquel deporte en los Estados Unidos de Norteamérica, Argentina y Paraguay.

Como alguien dijera; *"No buscó tener fortuna y en algún minuto decidió no ser esclavo de un horario ni del sistema, viendo en el paracaidismo su medio de vida y sus descargas de adrenalina para ser feliz. No encontrando nunca el apoyo suficiente para masificar su deporte, debiendo aferrarse a su noble y amado Piolín"*.

Del Club Aéreo de Villarrica hizo su segundo hogar, siendo uno de los impulsores del hoy ya famoso Festival Aéreo de Villarrica, el más grande en nuestra patria.

Alma noble, junto a René Rubeska y el argentino Julio Contreras, dos entusiastas de las alas deportivas, instauraron el 4 de febrero como el "Día de la Hermandad y Fraternidad Aeronáutica". Qué ejemplo para aquellos que en la aviación solo ven un arma de destrucción masiva o un medio para hacer negocios. Algunos, ilícitos.

Para con nuestro instituto, junto a Patricio Cavada, siempre fue un consultor en cuestiones relacionadas con la historia del paracaidismo en cielos patrios, siendo nuestro último encuentro en una actividad realizada en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, en que nos estrechamos en un prolongado abrazo y no nos avergüenza reconocerlo, donde las lágrimas afloraron en nuestros ojos.

Era el mismo de siempre, entusiasta y efusivo, en que nos contó de su vida y de la inmensa tristeza que sentía al no contar con los recursos necesarios para volver a poner en vuelo a su querido Cessna 180 “Piolín”. Amarillo compañero de tantas aventuras, arrumbado en un hangar, con sus alas dañadas a raíz de un malogrado aterrizaje.

Cosas del destino, cuando juntos explorábamos forma de encontrar los recursos necesarios para devolverlo a los cielos, con pena honda nos enteramos de su imprevisto fallecimiento.

Acostumbrados a verlo tantas veces desafiar la muerte cayendo al vacío desde un avión en vuelo, su partida nos ha llevado a recordar la leyenda de aquel siervo que huyó de Bagdad a Samarra arrancando de la muerte, ciudad donde sin saberlo aquella lo esperaba fiel a la cita.

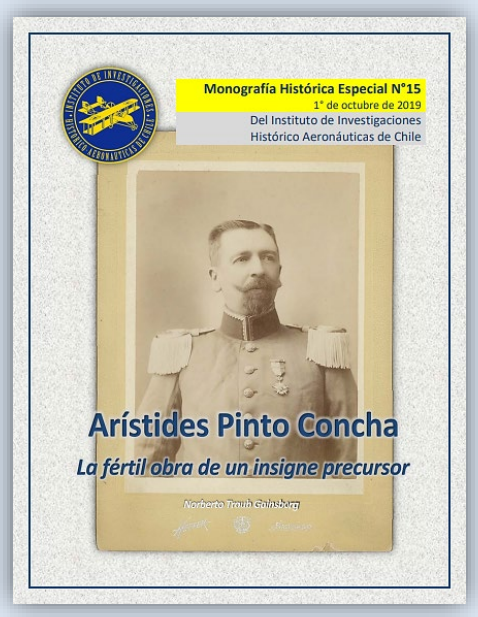


Peter nunca huyó de nada, sin sospechar que lo que para él era un sencillo regreso en moto tras un cruce cordillerano, en que llevara un saludo a camaradas argentinos, le ocasionaría una dolencia que pese a todos los esfuerzos de la medicina pondría término a sus días en esta vida.

Sírvanos de consuelo, lo que alguien pronunciara al despedir sus restos; *“No debemos estar tristes hoy. Debemos agradecer a Dios que Peter tuvo una vida como la gran mayoría quisiéramos tener, poder vivir de lo que nos apasiona”.*

Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras donaciones recibidas



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)

- *En este mes de junio, continuamos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así, seguir fomentando su lectura desde casa.*

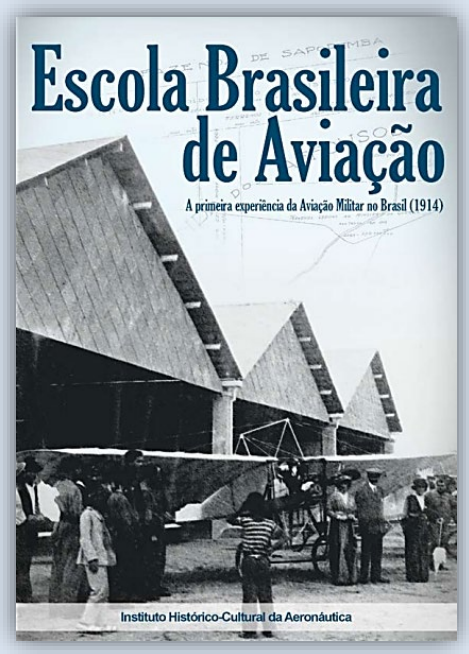
(Haga doble click sobre las portadas para descargar)

Algunas de las valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido y que ahora están a vuestra disposición para descargar.

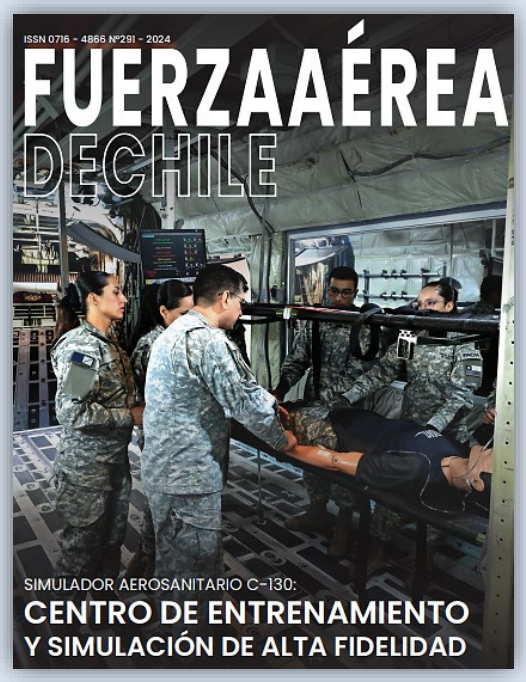
Muchos saludos a todos ustedes.



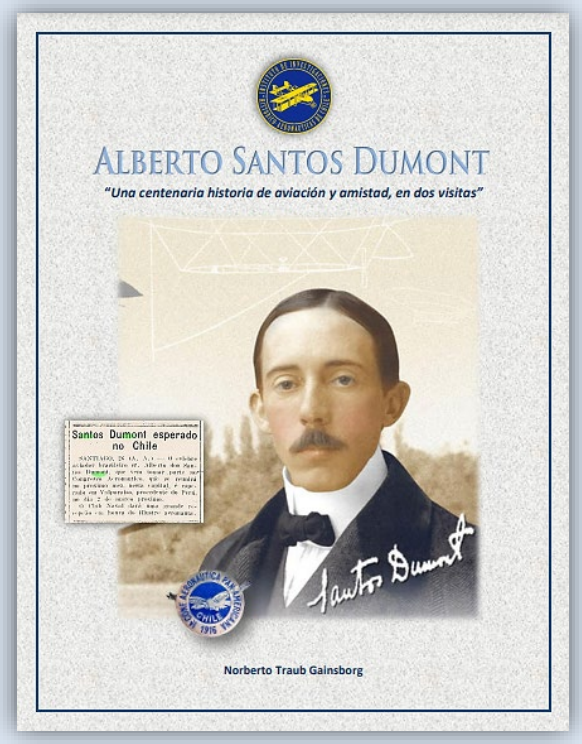
(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)


ISSN 0716 – 4866 N°291 – 2024
FUERZAAÉREA DECHILE
SIMULADOR AEROSANITARIO C-130:
CENTRO DE ENTRENAMIENTO
Y SIMULACIÓN DE ALTA FIDELIDAD


RAP-01
Revista Aeronáutica Peruana
Año XXIV - N° 87
www.rap.pe
Nueva Generación Praetor 600E
y Praetor 500E de Embraer


ALBERTO SANTOS DUMONT
"Una centenaria historia de aviación y amistad, en dos visitas"
Santos Dumont esperado no Chile
Norberto Traub Gainsborg


MÉRITO AERONÁUTICO
LA ANTIGUA Y LEGENDARIA
ORDEN DEL MÉRITO AERONÁUTICO
DE BRASIL Y SU HISTÓRICA
RELACIÓN CON CHILE
NORBERTO TRAUB GAINSBORG



Rojo Carmín

La verdad del fuego en vuelo

Un aporte a la preservación de la memoria aeronáutica y al aprendizaje en seguridad operacional.

El 17 de enero de 2020, Tomás Gutiérrez Ramírez, de 19 años, falleció junto a su instructor durante una lección de vuelo en el Aeródromo La Victoria de Chacabuco. Lo que inicialmente parecía un accidente aéreo más, dio paso a una profunda reflexión sobre la importancia de preservar la memoria de los accidentes aeronáuticos y de aprender de ellos para fortalecer la seguridad operacional.

A partir de antecedentes técnicos, documentos oficiales, peritajes y testimonios, el libro reconstruye los hechos que rodearon el accidente y plantea preguntas relevantes sobre investigación, transparencia institucional y aprendizaje organizacional en la aviación.

Rojo Carmín: La verdad del fuego en vuelo es una obra testimonial que entrelaza la historia de vida de Tomás con una reflexión sobre la seguridad operacional, la investigación de accidentes y el valor de las lecciones aprendidas para prevenir futuros eventos. Más allá de una tragedia familiar, el libro constituye un aporte a la memoria aeronáutica nacional, invitando a reflexionar sobre las lecciones que dejan los accidentes aéreos y sobre la responsabilidad colectiva de transformarlas en conocimiento para las futuras generaciones. La obra también rinde homenaje a Tomás Gutiérrez Ramírez y a José Luis Aldunce Mora, instructor de vuelo fallecido en el mismo accidente, recordando que detrás de cada investigación existen personas, familias y experiencias cuya memoria merece ser preservada.

Sobre la Autora

Luz María Ramírez nació en Santiago de Chile en 1968. Es Ingeniero Civil Químico, empresaria, madre de cuatro hijos y fundadora de Fundación TOMI. Tras el accidente ocurrido en 2020, orientó gran parte de su trabajo al estudio de la seguridad operacional, la investigación de accidentes aeronáuticos y la promoción de iniciativas destinadas a fortalecer la cultura de seguridad y el aprendizaje sistémico en la aviación.
Rojo Carmín es su primer libro.

"La memoria de los accidentes aéreos no pertenece al pasado. Pertenece al futuro de la seguridad operacional."

Título: Rojo Carmín: La verdad del fuego en vuelo
Autora: Luz María Ramírez
Primera edición: 2026
ISBN: 978-956-425-717-4



IV. Alianzas culturales y otros

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

❖ *COMUNICA NUEVO DIRECTORIO DEL CLUB AÉREO DE SANTIAGO*

CLUB AÉREO DE SANTIAGO

Santiago, junio 2 de 2026.
C.Nº4415-2026.

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

De nuestra consideración:

Junto con saludar, informo a usted que con fecha 1º de junio del presente año, en sesión de Directorio, se constituyó la nueva directiva del Club Aéreo de Santiago para el período 2026 – 2027, quedando conformada como se indica:

Presidente	Señor Alejandro Latorre Lufer
Vicepresidente	Señor Thomas Spencer Araya
Secretario	Señor Hans Schüler Daetz
Tesorero	Señor Hernán Muñoz Manríquez
Director Escuela	Señor Antonio Otonel Zaninetti
Director	Señor Sebastián Del Río Llaguno
Director	Coronel de Aviación (A) Gonzalo Martínez Barrios

Sin otro particular, saluda atentamente,

Fernando Larrain Egusquiza
Gerente
Club Aéreo de Santiago

FLE/sgg
cc. archivo

Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco 7941 – Aeródromo Tobalaba - La Reina - Santiago
Teléfono 2 2353-0200 / www.cas.cl

❖ *DISTINGUIDO OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, ES ELEGIDO PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AGREGADOS Y ADJUNTOS DE DEFENSA ANTE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA*

El Agregado Aéreo de Chile en Colombia, Coronel de Aviación (DA) Cristián Tagle Sepúlveda, fue elegido Presidente de la Asociación de Agregados y Adjuntos de Defensa, Militares, Navales, Aéreos y Policiales Acreditados ante la República de Colombia, durante la última reunión de la asamblea sostenida este mes de junio del 2026. El Oficial de la Fuerza Aérea de Chile ejercerá el cargo durante el período comprendido entre julio y diciembre del presente año.



La Asociación reúne a representantes de defensa y seguridad de 17 países. Su principal objetivo es constituir una instancia orientada a fortalecer los vínculos de cooperación, el intercambio de experiencias profesionales y las relaciones entre las distintas representaciones militares y policiales presentes en territorio colombiano.

La elección fue realizada por los integrantes de la asociación durante la última reunión de la asamblea. Quien asume esta presidencia adquiere la responsabilidad de coordinar y gestionar las actividades institucionales, académicas y de integración que desarrolla la organización, así como promover iniciativas que contribuyan al fortalecimiento de las relaciones entre las delegaciones acreditadas ante el Estado Colombiano.

La elección de tan distinguido representante de la Fuerza Aérea de Chile y amigo del IIHACH para presidir esta instancia internacional subraya la activa participación y el prestigio de la Institución en los espacios de cooperación en materia de defensa y confraternidad.


En el IIHACH no sólo escribimos HISTORIAS
Con TU APOYO, también podemos hacer HISTORIA
Mantenga sus cuotas al día
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICA-AERONAUTICAS DE CHILE
BCI cuenta corriente 45331529 RUT 71.583.600-9
Aviso a: iihachile@gmail.com/director@historiaaeronauticadechile.cl

V. Efemérides del mes de Julio.

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



1/07/1944: Se crea el Club Aéreo de La Ligua, ubicado en el extremo norte de la Provincia de Petorca, Chile

2/07/1986: Se crea la **Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile. "Alas Andinas"**. Compuesta por más de 50 mujeres pilotos de planeadores, aviones monomotores, multimotores, turbohélices, helicópteros, pilotos comerciales y comandantes de líneas aéreas.

2/07/1996: Con ocasión de la celebración del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, con sede ese año en Santiago de Chile, se crea la **Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE)**, entidad que reunirá a diferentes entidades vinculadas a la investigación de la historia de la aviación en Iberoamérica y donde se incluyen a Francia, Inglaterra, Italia como naciones pioneras que aportaron en muchos de los casos al desarrollo de nuestra aeronáutica.



2/07/1999: Comienza a operar la aerolínea LAN PERU, con vuelos domésticos desde Lima hacia Cuzco y Arequipa utilizando aviones Boeing 737-200Adv.

3/07/1919: El Capitán don Diego Aracena Aguilar a bordo de un Hidroplano "Sopwith Baby", será el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

3/07/1929: La Línea aérea Aéropostale ve a Venezuela como un puente para comunicar Sudamérica con las islas del Caribe, Guadalupe y Martinique, por lo solicitará al Gobierno Venezolano que le otorgue una concesión, naciendo de esta forma la Compañía General Aeropostal Francesa que operó en Venezuela. Más tarde, en 1933 sus acciones fueron compradas por el Estado Venezolano creando La Línea Aeropostal Venezolana (LAV). Así la flota de aviones Laté 26 y 28, fue sustituida por una de aparatos Fairchild 82B. Los primeros vuelos realizados fueron entre Maracay y Maracaibo, y Maracay y Ciudad Bolívar.

En 1958, tras algunos accidentes, pérdidas y deudas que venía adquiriendo la empresa, Aeropostal se dedicó exclusivamente a vuelos nacionales, mientras que los internacionales fueron asignados a ***Viasa***. El 24 de agosto de 2017 Aeropostal cesó temporalmente sus operaciones después de 88 años de servicio debido al vencimiento del certificado de vuelo de la aeronave YV2957, la falta de divisas para operar vuelos nacionales y la falta de repuestos para los aviones debido a la crisis económica, que dejaba a la aerolínea con un solo avión disponible.

El 24 septiembre de 2017 Aeropostal realizó su última ruta Porlamar Maracaibo. Un año más tarde, el 8 de agosto de 2018, luego de todo este en tierra, reactivó operaciones con la apertura de una ruta hacia La Habana que sale desde el Aeropuerto de Maiquetía, haciendo tres frecuencias semanales.



3/07/1943: Hace 83 años atrás, se funda el Club Aéreo de San Antonio, ubicado en pleno litoral central de Chile, cuando un grupo de visionarios San antoninos se reunió para formar el Club Aéreo de San Antonio, aun en plena segunda Guerra Mundial.

Por aquellos años, la familia de don Demetrio Chacón donó a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) el terreno donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Santo Domingo y a la vez se autorizó su uso al Club Aéreo, que lo tuvo a su cargo hasta fines de los años 60, cuando la FACH hizo entrega de estos terrenos a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con fechas, acciones y emociones, se fue ensamblando una historia apretada y humana, y con el devenir de los años se adquirió el primer avión, un Aeronca que fue bautizado con el apodo de "PICHUNCHO". Con este avión le fueron creciendo las alas a ese grupo de aventureros.

De entre sus fundadores y primeros pilotos del Club, se recuerda a los señores José Ignacio Olivos (1er. Presidente); Luis Roi, Ignacio Martínez, Renato Aravena, Jorge Alonso R., Iván Piccini, Armando Sabaj S., Carlos Machado, Ricardo Ruiz y Fernando Alen, entre otros. A mediados de la década de los 60, el Club llegó a tener cinco aviones. A finales de los 50, 60 y comienzos de los 70, la entidad vivió la época más fructífera, donde destacaron los nombres de Presidentes de la Directiva como fueron los señores Ricardo Cerda Cañas, René Laulié Peña, Luis Santibáñez Cárdenas, Raúl Martínez O´Ryan, Enrique Paschold Reichenbach, Fernando Martínez Martínez y don Etelvino Fernández.

4/07/1898: Primera ascensión de Alberto Santos Dumont en París, utilizando un globo libre de uso personal bautizado como "Brasil". El esférico con capacidad de 113 metros cúbicos, capaz de levantar un lastre de 114,4 libras, fue confeccionado en la empresa *Maison Henri Lachambre*.



El 4 de julio de 1898, Santos Dumont realizó el primer ascenso con su globo aerostático libre "Brasil". El ascenso tuvo lugar en el "Jardin d'Acclimatation" en París, aterrizando cerca de Pithiviers tras 5 horas de vuelo.

4/07/1911: Hacía dos años del primer vuelo a motor en territorio español (el 5 de septiembre de 1909) y era frecuente que se organizaran exhibiciones para poner de relieve los progresos de la técnica aeronáutica. Fue en este contexto que, el aviador Georges Leforestier debía verificar en aeroplano un viaje de Sitges a Tarragona. El raid había despertado gran expectación, pues era el primero que se celebraba en España entre poblaciones algo distantes entre sí. A Tarragona acudieron más de ocho mil personas de la provincia. Desgraciadamente el aviador Leforestier, que se elevó en Sitges a la hora anunciada, se cayó al agua a unos cincuenta metros de la playa en el terreno municipal de Villanueva y Geltrú, siendo salvado por unos pescadores que le prestaron auxilio oportunamente. También pudo ser sacado del agua el monoplano Blériot bautizado "Olga" que aquél tripulaba, aunque en mucho más lastimoso estado que el aviador, quien sólo sufrió una contusión en la región frontal.



Conducción a la playa del monoplano de Georges Leforestier, con el cual debía verificar el raid Sitges Tarragona

4/07/1930: Cubana de Aviación comienza a operar el primer servicio aéreo de pasajeros entre La Habana y Santiago de Cuba haciendo escalas en Santa Clara, Morón y Camagüey, servido con aviones Curtiss Robin y Ford trimotor.

4/07/1936: Se instituye en Brasil el "Día del Aviador", el que será conmemorado cada año el día 23 de octubre, recordando el primer vuelo de "un más pesado que el aire" realizado por Alberto Santos Dumont en 1906.

4/07/1948: Primer cruce ida y vuelta de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta realizado por dos mujeres chilenas. Las pilotos chilenas Ada Zerbi Marabini de Goycoolea y Dora Domínguez García Pulgar de Picó cruzan desde el actualmente desaparecido aeropuerto "Los Cerrillos" a "Plumerillo" en Mendoza, y posteriormente de regreso en el mismo día, en su avión Stinson Voyager de 150 HP.



Fotografía de las señoras Ada Zerbi de Goycolea y Dora Domínguez de Picó, una vez finalizado el raid

Si bien no fueron las primeras mujeres chilenas en cruzar la cordillera, pues ya lo había hecho Margot Duhalde Sotomayor en julio de 1946, solo desde Argentina a Chile, no obstante ello, ese vuelo fue considerado un hito en las páginas de la aviación nacional.

5/07/1913: Se crea el Cuerpo de Aviación del Ejército de Cuba, nombrándose posteriormente Capitán Honorario, al "Padre de la Aviación de ese país," señor Agustín Parlá, el 10 de agosto del siguiente año.




Silvio Pettirossi, Rey del aire

5/07/1919: Se integra el denominado "Comité Pro-Aviación Nacional del Paraguay" en una reunión llevada a cabo en el local de "El Diario". Como Presidente Honorario fue nombrado el señor Francisco Sosa Gaona.

Una de las primeras actividades programadas por dicho comité fue la exposición de los restos del Deperdussin "T" del distinguido aviador paraguayo Silvio Pettirossi, que se llevó a cabo en el local del Circolo Italiano.

5/07/1940: Se funda en la ciudad de Santiago de Chile, el Club de Aeromodelos. Al respecto, la prensa nacional informaba lo siguiente: *"En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea de Chile, se efectuó una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas."* Además, se agregaba que … *"el Club tiene como especial finalidad, la difusión entre la juventud del país la población escolar, centros industriales y particulares en general, de los principios aeronáuticos llamaos a desempeñar un importante rol en el desenvolvimiento de la mentalidad aeronáutica en la juventud".*





Fué fundado en Santiago Club de Aeromodelos

Finalidades que persigue la nueva institución

En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea, se efectuó el viernes recién pasado, una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas. Para ello el Club dará las instrucciones necesarias y estimulará el trabajo entre los entusiastas de esta nueva actividad por medio de concursos en que se premiarán las mejores performances"

Magistral maqueta a escala de un avión Blériot, que fuera confeccionada por el entonces Teniente 1° de Aviación Enrique Flores Álvarez -uno de sus primeros directores de esa corporación- y que tras sufrir fuertes daños, fue magistralmente recuperada el año 2019, por el aeromodelista nacional señor Claudio Elicer y noble gestión del señor Rodrigo Jiménez S., luciendo actualmente en nuestro Instituto esta hermosa estampa.

5/07/1944: El piloto de Línea Aérea Nacional (LAN), señor César Lavín Toro, es el primer chileno en cumplir 7.000 horas de vuelo. Formado como oficial de Ejército, adquirió sus alas de piloto militar en 1928 junto a David Vivero, ambos futuros pilotos de LAN. Un año más tarde se graduó como Piloto de Guerra con 194 horas de vuelo. Ese mismo año, el 5 de marzo de 1929, el comandante Arturo Merino Benítez, entonces Director de Aviación, había inaugurado en El Bosque la Línea Aeropostal Santiago – Arica, que meses más tarde, a partir del 29 de julio, operaría bajo la denominación de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Enraizado en la generación de pilotos de las antiguas máquinas voladoras de cara al viento, vivió la transición a la modernidad y tecnificación aeronáutica, que irrumpe con fuerza antes y durante la 2ª Guerra Mundial. Desde el frágil monomotor biplano De Havilland Cirrus Moth de 80 HP para un pasajero, hasta el Lockheed Lodestar para 14 pasajeros y dos motores de 1.200 HP cada uno.

6/07/1866: Durante la Guerra contra la Triple Alianza, el Ejército Argentino utilizó un globo cautivo para realizar observaciones aéreas en la zona de Potrero Piris. En la fecha se realizó la primera ascensión, que tuvo como tripulantes al "Capitán de Guerra" polaco, asimilado al Cuerpo de Ingenieros, señor Roberto A. Chodasiewicz y el Capitán paraguayo señor Ignacio Céspedes, que estaba al servicio de los aliados. El Capitán Céspedes, sería el primer paraguayo en remontarse a las alturas.



Oficiales del Ejército paraguayo, al ver al globo cautivo, ordenaron a los soldados encender fuego en los pajonales, creando así una gran cortina de humo que impidió a los aliados, realizar más observaciones aéreas. Esta táctica se repitió de manera generalizada, cada vez que veían que el globo ascendía.



6/07/1917: Se realiza la primera entrega de correo aéreo en México. El vuelo realizado por el Teniente Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, se hizo desde Pachuca, Hidalgo hasta la zona de Venta Prieta a la Ciudad de México, arribando a los terrenos que ahora conforman la colonia Jardín Balbuena. Dicho vuelo tuvo una duración de 50 minutos a bordo de una aeronave de fabricación hispano-suiza tipo biplano modelo A, portando el número 6 y la cual contaba con un motor de 160 caballos de fuerza.

La correspondencia llevada aquel día constaba de 534 cartas, 61 tarjetas y otras piezas postales, la histórica saca llevó el número 499.

7/07/1922: El Sargento paraguayo, señor Nicolás Bó, realiza el primer vuelo nocturno en ese país con un biplano Ansaldo S.V.A. 5, el que sobrevoló la ciudad capital de esta nación.

7/07/1937: Se funda el Club Aéreo de Iquique, en la zona litoral norte de Chile.



8/07/1996: En recuerdo a los sucesos acaecidos durante la Guerra del Chaco en 1932, en la que se realizaron los primeros combates aéreos americanos en un conflicto internacional, la Fuerza Aérea Paraguaya decidió en 1996, instaurar el "Día de la Aviación de Caza Paraguaya".

10/07/1968: Creación del Club Aéreo del Personal del Banco del Estado de Chile (hoy BancoEstado). Su primer directorio estuvo compuesto por Manuel Hernández Anguita, Presidente. Germán Fischer Veloz, Vice Presidente. Francisco Alliende Pinto, Secretario. Hernán Neira Laurel, Tesorero. Nelson Scheuch Argal, Director. Edmundo Munita Ditus, Director y Carlos Valdés, Director

10/07/1996: El Ministro de Gobierno y Justicia del Panamá, Raúl Montenegro D., confirma que el Consejo de Gabinete ya aprobó el traslado del Aeropuerto de Paitilla a la antigua Base Aérea de Albrook, indicando que le concierne a la DAC, proceder con la mecánica del traslado de este vital aeropuerto.

10/07/1998: Puesta en órbita del satélite chileno FASat Bravo, desde Kazajistán. El hecho representa para el país el inicio de su participación en el aprovechamiento del espacio para el desarrollo nacional. Fue el segundo satélite artificial de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), y el primero en orbitar la Tierra de manera independiente, tras el fallido intento de su antecesor, el FASat-Alfa en 1995. Desarrollado por la FACH en conjunto con la Universidad de Surrey, fue puesto en órbita por el cohete vector Zenit II, lanzado desde el cosmódromo de Baikonur, en Kazajistán. Tras casi tres años de funcionamiento, en junio de 2001 falló la batería, por lo que quedó inutilizable y convertido en basura espacial.

11/07/2011: Creación del Club de Deportes Aéreos “Aero Club Cordillera”. Formado con la Ley del Deporte.
12/07/1921: Es inaugurado el Primer Aeródromo ecuatoriano junto a la Escuela de Aviación “El Cóndor” en la ribereña población “Eloy Alfaro” frente a Guayaquil, Ecuador.

12/07/1928: A su regreso de Estados Unidos muere en un accidente aéreo el notable piloto mexicano y héroe nacional, capitán Emilio Carranza Rodríguez, que había efectuado un histórico vuelo hacia ese país con el fin de promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.


ESTA EDICION SE COMPONE DE 36 PAGINAS EN CUATRO SECCIONES Y SU PRECIO ES EL DE COSTUMBRE

EXCELSIOR

EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

LA TERRIBLE TRAGEDIA AEREA EN QUE PERECIO E. CARRANZA

LA PATRIA DE DUELO POR LA MUERTE DE CARRANZA

UN RAYO DESTROZO EL AVION EN QUE VOLABA EL INTREPIDO PILOTO

¡EMILIO CARRANZA!

12/07/1928: Se crea el Grupo de Aviación N°4, sobre la base de la primitiva Escuadrilla de Bombarderos. Desde esta fecha, ha recibido distintas denominaciones en la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, así como ha conocido diversos asentamientos; El Bosque, Los Cerrillos, Colina, Los Cóndores, Pudahuel, Punta Arenas. La calidad del material de vuelo que ha equipado esta unidad la ha hecho siempre una de las más poderosas de la Fuerza Aérea. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Marcial Arredondo Lillo.

12/07/1929: Después de un gran vuelo desde los Estados Unidos, aterriza en “El Bosque”, el “Southern Star”, el potente avión Sikorsky S-37 en que René Fonck, el as de la aviación francesa proyectaba volar de Nueva York a París, perfilaba en la tarde del viernes 12 de julio, su silueta majestuosa sobre el cielo de Santiago, poniendo término sus tripulantes al gran raid iniciado el 1º de este mes desde Tampa, Florida hasta Santiago de Chile.

En estos 12 días, de los cuales siete permanecieron en Panamá, cubrieron los 7.885 kilómetros que media entre estas dos localidades, volando sobre los territorios de las tres Américas y desafiando las inclemencias del tiempo. Aunque no fue la primera vez que un avión volaba desde los Estados Unidos de Norteamérica a Chile; el raid del “Southern Star” apasionó al público de aquellos días, quienes se imponían a través de la prensa sobre el viaje de los pilotos John K. Montgomery y Harold B. Mac Mahon y sus acompañantes el Navegante Hubert F. Huntingdon, el mecánico mexicano Luis Medina y Powell Hunter radiotelegrafista.

El gigantesco avión estaba pintado de un color plomizo claro, en ambos costados de la cabina se leía en grandes letras doradas “American International Airways”, mientras que en su cola exhibía el nombre: *Southern Star*.

12/07/1929: En la suma de *un millón de pesos*, cantidad que fue imputada a los fondos de la donación que Daniel Guggenheim hiciera para fines de fomento de la aeronáutica nacional, se adquiere para el Estado Chileno, el fundo "Los Cerrillos" ubicado en la entonces comuna de Maipú. En este histórico lugar, se construirá y funcionará por muchos años, nuestro primer aeropuerto nacional.



Antigua fachada del Aeropuerto "Los Cerrillos"

12/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Ovalle, ubicado en la región de Coquimbo, Chile. Fundado en una reunión realizada en los salones de la I. Municipalidad de Ovalle. Dicha reunión, contó con la asistencia de algo más de 120 entusiastas y connotados vecinos de esta nortina ciudad.



Construcción del hangar, radioestación e instalaciones de la Posta en Ovalle de la Línea Aeropostal Santiago – Arica

12/07/1963: Mediante Decreto Supremo Nº 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

13/07/1944: Bajo el gobierno del Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales, se crea por Decreto Supremo S.3 Nº486 el "Museo de Aviación", actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Su primer Director fue el entonces Teniente 1° (A), señor Enrique Flores Álvarez, destacado piloto, prolífico historiador institucional, pintor temático y uno de los distinguidos socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue también su primer presidente. En la actualidad, el *Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*, recuerda desde julio de 2018, su nombre como patronímico.



Entrada principal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio "CDA. Enrique Flores Álvarez"

13/07/1947: Se crea el Club de Planeadores de Osorno.

14/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Río Bueno, el que tras su fusión con el Club Aéreo de la Unión, pasó a ostentar el nombre de "Club Aéreo de La Unión y Río Bueno".

14/07/1942: El Decreto Nº 4.478 fija la organización de la Fuerza Aérea Brasilera.

15/07/1914: Llega a Chile, el célebre y destacado aviador paraguayo, señor Silvio Pettirossi, quien durante casi un mes de estadía realizará una serie de brillantes exhibiciones y acrobacias aéreas en Santiago y Viña del Mar.

15/07/1920: Por Decreto Nº 1669, se crea la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina de Chile, e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas Instituciones. El primer titular fue el distinguido General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

16/07/1929: Arriba al aeródromo de Los Cerrillos, el primer avión Fairchild de Panagra, uniendo así a Chile con los Estados Unidos de Norteamérica.

17/07/1916: Con ocasión de las fiestas julias argentinas, el Gobierno de Chile comisionó a una delegación de aviadores y material aéreo para que concurrieran al vecino país con el fin de participar en lo que sería la Primera Carrera Aérea Militar en Sudamérica y que reuniera aviadores de Argentina, Chile y Uruguay. La distancia a cubrir era entre Buenos Aíres y Mendoza. Se designó jefe de la delegación al teniente Arturo Urrutia, quien ascendió al grado de capitán encontrándose en Buenos Aires e integraron la representación chilena, el teniente Dagoberto Godoy, los sargentos Luis Castro y Juan Verscheure, además de los mecánicos Pedro Donoso y Conrado Schudeck.

17/07/1942: Creación del Club Aéreo de Lautaro, ubicado a 30 km al norte de Temuco, Chile. Sus instalaciones se encontraban inicialmente en el Aeródromo General Tovarias, Lautaro, 9ª región de Chile. La actual base del Club, corresponde al Aeródromo Maquehue en la ciudad de Temuco, pero en el 2010 se concretó la adquisición de nuevos terrenos para el Club, en la ciudad de Lautaro (a unos 45 minutos al norte de Temuco), a un lado de la Ruta 5 Sur.

17/07/1969: En la Guerra de las 100 horas, el piloto, señor Fernando Soto Henríquez logra derribar tres aviones enemigos en combate aire-aire, consagrándose, así como Ás de la Aviación Hondureña.



Esa peculiar hazaña lo coloca en un sitial especial ya que en un solo día y en el mismo avión, el F4U-5 CORSAIR, matrícula FAH-609, derribó tres adversarios en el último combate de la historia mundial entre aviones propulsados por motores de pistón y hélices. El Congreso de la República de Honduras, lo nombró “Héroe Nacional” en septiembre del año 2003.

17/07/1979: Creación Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez. Su primer Directorio estuvo integrado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, y su presidente fue nuestro distinguido socio fundador, señor Sergio Barriga Kreft.

18/07/1914: El pionero de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi realizó una imponente demostración acrobática con su Deperdussin “T” en el Parque Cousiño de Santiago de Chile, con la asistencia del entonces Presidente de la República, Dr. Ramón Barros Luco y a un importante número de asistentes.

18/07/1914: El Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina asume como Jefe de la Brigada de Comunicaciones e Inspector de Aeronáutica del Ejército de Chile, en reemplazo del General de Brigada Arístides Pinto Concha.

18/07/1929: Arriba a Lima, Perú, la primera partida oficial de correo aéreo proveniente de los Estados Unidos de Norteamérica. La prensa informaba que el avión de la Panamerican Airways continuaría viaje a la ciudad de Arica a la mañana siguiente, luego a Copiapó, debiendo llegar a Santiago de Chile, dos días después.

18/07/1929: Se da partida oficial al servicio permanente de correo aéreo comercial entre Santiago y Buenos Aires.



Alberto Santos Dumont en 1901 exponiendo a Charles Rolls, uno de los pioneros de la aviación, los planos de su avión (colección del Museu Paulista de USP.)

(Hacer click sobre la fotografía para ver película)

18/07/1965: Un helicóptero Hiller SL-4 de la Fuerza Aérea de Chile, en lo que sería uno de sus primeros vuelos debió efectuar el rescate de 122 turistas que se encontraban aislados por más de 20 días en el Hotel Portillo.

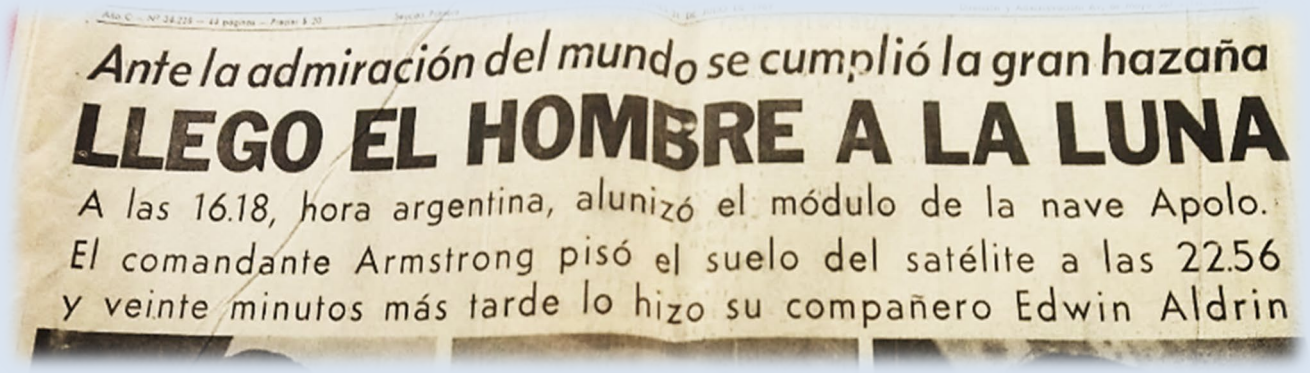
20/07/1873: Nace en Cangu, estado de Minas Gerais, Brasil; el señor Alberto Santos Dumont, ingeniero e inventor brasileño precursor de la aeronavegación mundial. La casa donde nació Santos Dumont está situada en el municipio de Palmira (hoy llamado Santos Dumont en su honor), a 240 km de Belo Horizonte y 220 km de Río de Janeiro.

20/07/1935: Creación del Club Aéreo de Puerto Montt. Su primer Directorio lo encabezó el Comandante de Escuadrilla (A), señor Manuel Tovarias Arroyo; Alfredo Espinoza, Vicepresidente; Capitán de Fragata Alfredo Caces, Secretario; Capitán de Bandada Guillermo Rodríguez R., Pro Secretario; Guillermo Melo, Tesorero; Teniente 1° Alfonso Moreira A., Pro Tesorero; Juan de Solminihac C., Director; Julio Bazán, Director; Alfredo Brahm, Director; y Jorge Domínguez T., Abogado del Club. En sesiones posteriores se presentaron y fueron aprobados los Estatutos del Club, obteniendo así su personalidad jurídica.

Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935 y se realizó en el avión Gipsy Moth 39 de cargo de la Fuerza Aérea de Chile.

20/07/1960: En Panamá se constituye "*La Asociación de Pilotos Comerciales de Aviación*", compondrán su primera Junta Directiva, los señores Aulio Hernández, Presidente; Carlos Cowes Vicepresidente; Abraham Castro Tesorero; Régulo Hernández Secretario; Rodrigo Ponce Fiscal y el Dr. Eduardo Chiari Asesor Legal.

20/07/1969: Se produce uno de los hitos capitales en la carrera espacial que llevaban a cabo Estados Unidos y la Unión Soviética, una de las aristas en que se manifestó la llamada Guerra Fría. Ese día la misión Apolo 11, compuesta por los astronautas Neil Armstrong, Edwin "Buzz" Aldrin y Michael Collins, llegaron a la superficie lunar.


Ante la admiración del mundo se cumplió la gran hazaña

LLEGO EL HOMBRE A LA LUNA

A las 16.18, hora argentina, alunizó el módulo de la nave Apolo. El comandante Armstrong pisó el suelo del satélite a las 22.56 y veinte minutos más tarde lo hizo su compañero Edwin Aldrin

"***Un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad***", decía Armstrong al pisar las tierras selenitas, en una transmisión en vivo por televisión, vista en todo el mundo y que ha generado también las teorías sobre un montaje de EE.UU., con el fin de tomar ventaja en la competencia con la URSS.

20/07/1979: La señora Dora Alida Carle León, se convierte en la primera mujer panameña en obtener su licencia de Piloto aviador Comercial, la N° 4.203, la cual se le habilita en el Cessna A-150 M, HP-902, siendo su instructor el Capitán señor Guillermo "Memo" Rodríguez P.

21/07/1932: El Decreto-ley 247 de esta fecha concede personería jurídica a la Línea Aérea Nacional (LAN Chile) de la Fuerza Aérea Nacional. A partir del 23 de agosto de 1934 el Presidente Arturo Alessandri Palma firmó el traspaso de los aviones que pertenecían a la Fuerza Aérea y que estaban en servicio con la LAN al momento de la concesión de la personalidad jurídica.

21/07/1933: Aerovías Nacionales S.A., es la primera empresa de aviación comercial de Panamá, que inicia servicios trisemanales a las localidades panameñas de Aguadulce, Santiago, las Lajas y David.

Los viajes regulares serán hechos los lunes, miércoles y viernes. Arreglos con el periódico Panamá América, permitirán enviar este periódico el mismo día al interior. De esta manera, empieza formalmente el desarrollo de la aviación comercial, en este atractivo país de la América Central.

23/07/1941: Durante el conflicto peruano ecuatoriano de 1941, el Capitán FAP, señor José Abelardo Quiñones parte en su avión N.A. 50 para realizar un ataque sobre el río Zarumilla, en la zona conocida como Quebrada Seca, donde es alcanzado por el fuego enemigo.

Pese a tener la opción de saltar con paracaídas, dirige su nave contra el emplazamiento de ametralladoras ecuatorianas, destruyéndolo por completo e inmolándose por su país.

En 1996, fue reconocido por el Estado peruano como "Héroe Nacional" y desde el 2022, se conmemora en esta fecha, el "Día de la Fuerza Aérea del Perú".

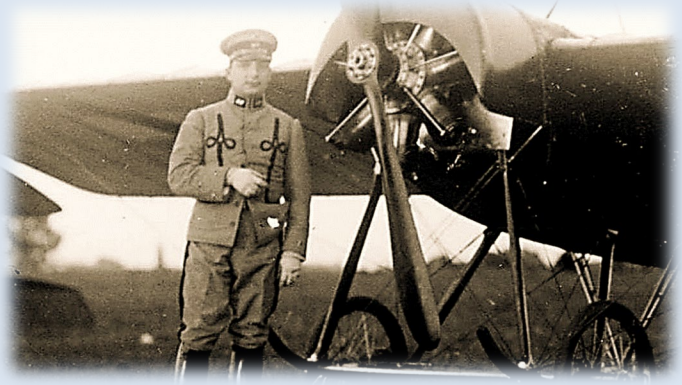


José Abelardo Quiñones Gonzáles

23/07/1970: Creación Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer Directorio lo integraron los señores: Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Sommela Valenzuela, Director.

24/07/1916: Se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, la que en noviembre de 1916 fuera finalmente promulgada.

El distinguido Teniente 1º, señor Juan Manuel Boiso Lanza, un valiente y hábil aviador graduado en la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, donde siempre será muy recordado y apreciado, llegará a ser su primer Director.



24/07/1920: Se organiza en Chile el Primer Curso de Vuelo para Aviadores Civiles, a cargo del aviador, señor David Fuentes, Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea chilena.

Un hecho curioso y destacable en esta historia, resultó ser que el primer alumno en graduarse fuera el ciudadano español, señor Camilo Pinal, quien efectuó su vuelo solo, un "12 de octubre" del año 1920.

24/07/1942: Creación del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Destinado a *"fomentar, difundir y aumentar los lazos de unión, amistad y compañerismo de sus miembros*".

El actual Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile funciona desde 1951 en el antiguo Palacio de la familia Subercaseaux Browne, ubicado en la calle Agustinas, en pleno centro de Santiago y que fuera construido en 1903.



24/07/1945: Se registra el primer vuelo efectuado a la Isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández. El vuelo a la isla se efectuó en el PBY 5 Catalina N° 401. En la fotografía el primero de la izquierda es el entonces Teniente 1º, señor Roberto Parragué Singer quien era el piloto a cargo de este vuelo.



25/07/1909: El aviador, inventor y constructor de aeronaves francés, señor Louis Blériot cruza por primera vez, el Canal de la Mancha. Recorrió 25 millas en 35 minutos. La repercusión de hechos como

esta hazaña, serían una de las causas que motivaron a nuestros precursores Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa a incursionar en la aviación.









25/07/1939: El Presidente de la República del Paraguay, Doctor Félix Paiva, firmó el Decreto N° 15.722 mediante el cual se otorgó la condecoración Al Mérito Militar "Cruz del Chaco", al **Arma Aérea Paraguaya,** por su brillante participación en la Guerra del Chaco.

26/07/1918: Creación de la Primera Compañía de Aviación Militar, con Guarnición en El Bosque, Santiago. Su primer comandante fue el entonces Capitán de Ejército, señor Enrique Pérez Lavín.

27/07/1925: Arriba por tren a Cochabamba, Bolivia, un moderno Junkers F-13, avión que voló este día desde un campo de aviación improvisado en San José de la Banda, cerca de esa ciudad boliviana, y que fuera donado por la colonia alemana residente para contribuir al desarrollo del país.



Avión Gipsy Moth, de la Escuadrilla de Anfibios Nº1

27/07/1929: Creación del Grupo de Aviación N°5, inicialmente llamada "Escuadrilla de Anfibios N°1", esta unidad siempre ha estado basada en Puerto Montt, en las bases de "La Chamiza" y luego "El Tepual", sirviendo como nexo con los poblados de la zona de la Cordillera de Llanquihue y Aysén, que en muchos casos sólo obtienen adecuadas comunicaciones por aire. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (A), señor Modesto Vergara Montero.

26/07/1930: Con solo 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy da el examen para obtener su brevet de piloto civil, convirtiéndose en la primera aviadora chilena. Tras realizar una excelente performance en el avión De Havilland DH-60 G del Club Aéreo de Chile sobre el aeródromo Los Cerrillos, en la que exhibió sus cualidades innatas, recibió al momento de aterrizar, sus ansiadas alas de manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos. En su honor se instauró el día 26 de julio como el "Día de la Mujer Piloto" a propuesta del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

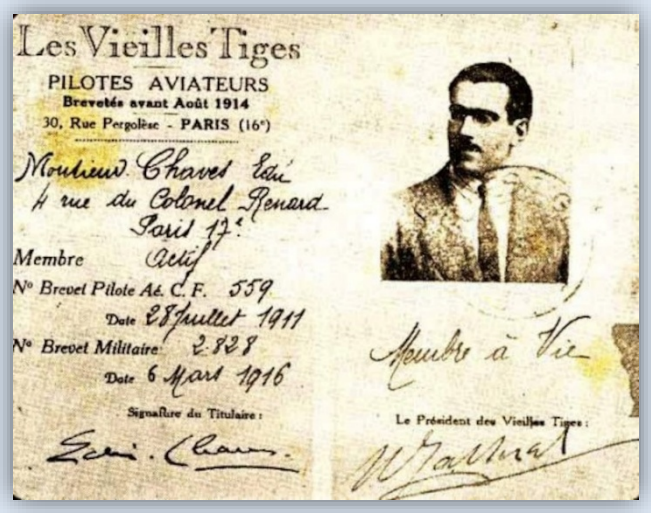


Graciela Cooper Godoy, en el día en que rindió su examen para optar al título de Piloto de Turismo

27/07/1967: Creación del Grupo de Aviación N°9. Creado en la Base Aérea El Tepual, inicialmente como unidad de combate, el Grupo de Aviación Nº9 donde tuvo en su inventario material tan importante como los legendarios Hawker Hunter. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A), señor Silvio Girardi Arestizábal.

En mayo de 1975, se trasladó a la nortina ciudad de Antofagasta. Luego de su desactivación entre los años 1981 y 1993, la unidad se reactivó en la Base Aérea Los Cerrillos como unidad de helicópteros. Con la unificación de la IIª Brigada Aérea, el Grupo comenzó una nueva era en la Base Aérea Pudahuel a partir de agosto de 2005.

28/07/1911: En Étampes, Francia recibe su brevet de piloto, el señor Eduardo Pacheco Chaves, más conocido como "*Edú" Chaves*, se convertirá en uno de los primeros pilotos civiles del Brasil.


Les Vieilles Tiges
PILOTES AVIATEURS
Brevetés avant Août 1914
30, Rue Pergolèse - PARIS (16e)
Monsieur Chaves Edú
4 rue du Colonel Renard
Paris 17e
Membre Actif
N° Brevet Pilote Aé. C. F. 559
Date 28 juillet 1911
N° Brevet Militaire 2.828
Date 6 Mars 1916
Signature du Titulaire :
Membre à Vie
Le Président des Vieilles Tiges :

Su pasión por la aviación comenzó en Inglaterra, donde estudiaba, cuando conoció al célebre Alberto Santos Dumont. En julio de 1914, Edu Chaves hizo historia al realizar el primer vuelo directo de São Paulo a Río de Janeiro. El vuelo duró 6 horas, en un planeador con motor de 80 caballos y una velocidad máxima de 80 km / h.

29/07/2014: Al mediodía de un martes, aterrizó el primer avión comercial que opera en el recientemente abierto aeródromo La Araucanía, SCQP (Temuco). El honor le correspondió al Airbus A319 CC-AHC de SKY Airline, que cumplió el vuelo SKU065, siendo recibido por el ya tradicional saludo de agua, por parte de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.



Primer avión que aterrizó en el aeródromo La Araucanía


Oscar Moebis cayendo con su [illegible]
hecho en el fundo Pite de ellos Rojas
Bulnes 30 de Julio de 1912

30/07/1912: Al interior de un fundo llamado Santa Amalia, se realizan los primeros vuelos en planeador registrados en Chile.

Los señores Oscar Möbis y Matías Rojas (dueño del fundo) ensayan los primeros vuelos sobre un aparato de construcción local y diseñado por ellos, desde algunas colinas del sureño pueblo chileno de Bulnes.

30/07/1928: La compañía aérea colombiana "SCADTA" (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, es la encargada de realizar el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.



30/07/1934: Inicialmente denominado Puerto Aéreo de Santiago, comienza su funcionamiento el "Aeropuerto de Los Cerrillos", en Santiago de Chile.

30/07/1971: Nace como Diario la ahora Revista Camaradas, órgano institucional de difusión interna. En la actualidad, "CAMARADAS" informa al personal acerca de aquellas actividades de camaradería, deportivas y sociales propias de la vida de la Fuerza Aérea, así como temas profesionales.

Su dirección responsable correspondió al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, cargo ocupado en esa fecha por el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Patricio Araya Ugalde.

31/07/1915: A las nueve y diez de la mañana, el aviador chileno Luis Omar Page, se eleva desde la improvisada pista en la zona de Papel Pampa en Oruro, con su avión Bathiat Sánchez, apodado "Punta Arenas". Ésta fue a verdad cierta y probada, el primer aviador en los cielos bolivianos de Oruro, "y con magnífico éxito", tal como lo aseveran los periódicos bolivianos de la época, El Industrial y El Tiempo. *"se levantó a los cielos el "Punta Arenas", cientos de ojos vieron elevarse el aparato alado… el rotundo éxito se completó cuando después de permanecer largos minutos en el inmenso cielo azul, se coronó la hazaña de lograr el primer vuelo en Bolivia".*

31/07/1944: Fallece el célebre aviador y escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Recordamos que en 1929 este conocido autor de obras tan conocidas como los libros "El aviador" (1926), "Vuelo Nocturno" (1931) y "El Principito" (1943) donde su experiencia como aviador le sirvió como inspiración. Fue uno de los pilotos que trabajó para la línea aérea "Aéropostale", la cual operaba desde el Aeropuerto de Colina en Chile, y que más tarde en 1943, fuera cedido por el Gobierno Francés a la Fuerza Aérea de Chile.

OBREDOM
TRAVEL ASSIST

ASISTENCIA EN VIAJES



https://obredom.page/A343888

Andrés Prado Traverso
+569 93355025
www.obredom.com

VI. Galería de hombres y hechos destacados

DE LOS RECUERDOS Y MEMORIAS DE JOSÉ LUIS SÁNCHEZ BESA



…Al regresar a París, a comienzos del año 1905, me vi invitado a almorzar un día en "Chez Maxim's", que era el lugar donde los sportmans se daban cita terminado el paseo matinal por la famosa Avenida de las Acacias, en el no menos famoso Bosque de Boulogne, lugar por el que solían desfilar los más bellos coches y trenes de caballos de aquel entonces, que aún se llama "la belle époque".

Era "Maxim's" un restaurante "chic" al que por la noche venían a cenar las mujeres más bonitas de París, artistas y "demi-mondeines", cubiertas generosamente de alhajas dignas de reinas; no solían venir solas, sino acompañadas por Grandes Duques, Lores o millonarios.



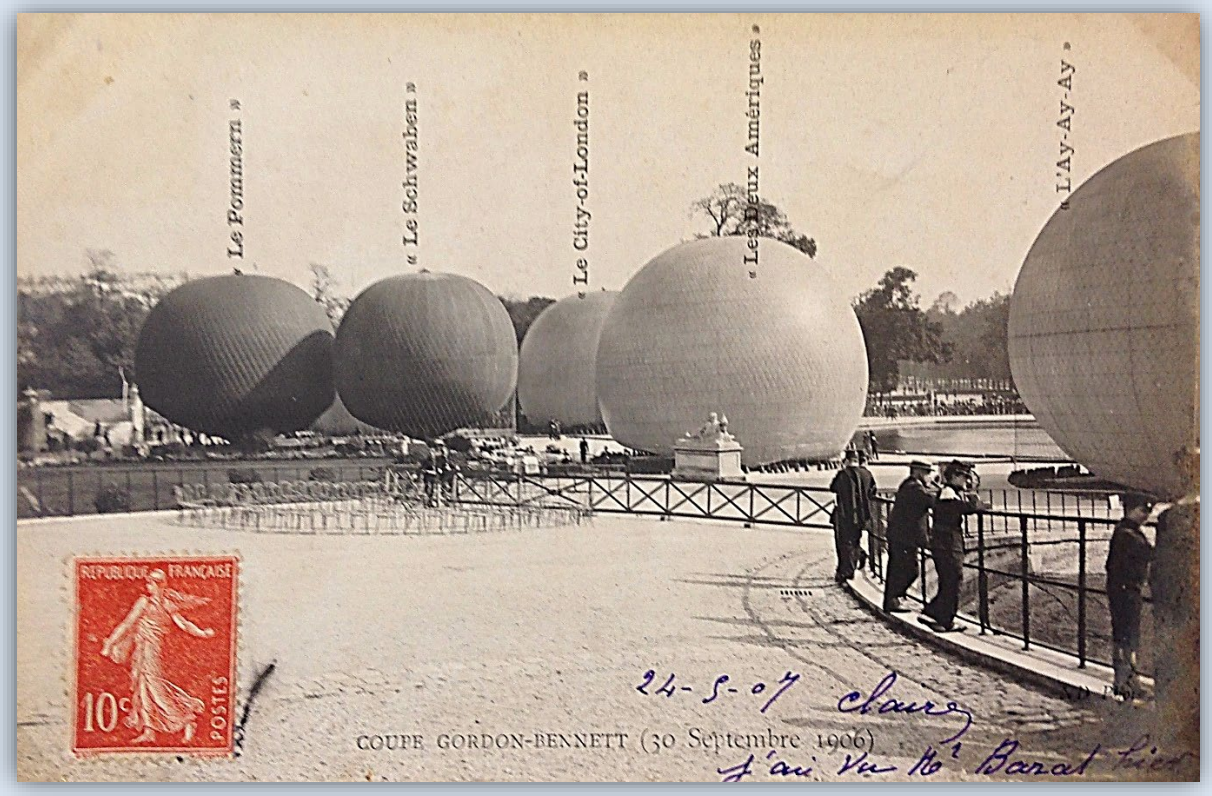
El día en cuestión estaba malísimo; se sucedían los chaparrones y los asiduos al local no habiendo podido encontrarse en el Bosque, acudieron al "Maxim's". La afluencia, pues, era muy grande.

Una vez terminado el almuerzo, mi vecino de mesa dijo a otra persona: "Esta lluvia me fastidia y prefiero ir a tomar un baño de sol". Oyendo decir esto, un tanto sorprendido, le deslicé a mi amigo estas palabras: "Ese señor debe ser de Marsella", aludiendo con ello a la proverbial exageración de los marselleses, algo así como la de los sevillanos en España.

A pesar de haber pronunciado estas palabras de manera casi imperceptible, no dejó de captarlas el personaje en cuestión y dirigiéndose a mí me soltó a boca de jarro: "Señor, yo no soy de Marsella", Traté de disculparme, pero no me dejó acabar, replicando seguidamente: "De lo que se trata aquí es de una apuesta de una comida con todos los amigos, si dentro de una o dos horas no está Ud. en pleno sol, ello, desde luego, si Ud. quiere acompañarme durante ese tiempo". Y agregó: "Inútil decirle que la comida ha de pagarla Ud. o yo".

Acepté gustoso la apuesta y momentos después partíamos en su auto que esperaba a la puerta, atravesamos el Bosque, y poco después llegábamos al otro margen del Sena donde se encontraba el

Parque del Aero Club de Francia, en el que estaba ya dispuesto para efectuar una ascensión, un globo encargado la víspera por mi nuevo amigo que era, nada menos que Frank P. Lahm, el gran vencedor de la Copa Gordon Bennett[1] en el globo "Les Deux Amériques" (Las dos Américas), por la mayor distancia recorrida hasta entonces on globo libre.



Nos instalamos en la barquilla y momentos después se soltaban las amarras. La ascensión fue rápida y, como estaba previsto, después de atravesar las nubes nos vimos confortados con un sol magnífico. Por debajo de nosotros había un mar de bruma, las nubes, sobre las que se proyectaba la sombra redonda de nuestro globo.

[1] En París, el interés del público por la primera carrera Gordon-Bennett fue grande. Es posible que en el campo de lanzamiento se encontraran unos 250.000 espectadores. También entre los aeronautas de los distintos países, esta nueva competición despertó mucho interés. Siete naciones diferentes participaron en globos y todos esperaron con tensión el lanzamiento de esta nueva competencia. Los únicos aeronautas de aquella época eran los pilotos de globos.
El orden de despegue estaba determinado por el artículo 12 del reglamento, mediante sorteo. Al principio el balón italiano ELFE despegó, los demás le siguieron en la serie empatada con unos pocos minutos de diferencia. El número 12 fue el estadounidense Frank P. Lahm. El mayor aplauso lo recogió Alberto Santos Dumont, que volaba por el Aero Club de los Estados Unidos. Este excéntrico y elegante pionero de la aviación desarrollaría 14 naves en los años anteriores, en su mayoría mini dirigibles monoplaza, además del afamado avión "14Bis". En esta carrera voló con un motor de 6 h.p. motor en la cesta de las "Dos Américas". El vuelo terminó doloroso para él. Después de recorrer 134 km, su chaqueta quedó atrapada en la hélice y se lastimó el brazo. Aterrizó en Évreaux y su globo se escapó, cuando salió por la noche en busca de un médico. Este fue el primer y último esfuerzo realizado para intentar ganar esta carrera con un globo propulsado por motor. (Es posible que las lesiones no hayan sido demasiado graves, ya que el 23 de octubre y después, el 12 de noviembre, el brasileño Alberto Santos-Dumont logró realizar algunos buenos vuelos con su biplano "14 Bis" de desarrollo propio. (Para su mejor desempeño voló 70 metros en 21 segundos.) Fuente: *1ST COUPE AÉRONAUTIQUE GORDON BENNETT - PARIS (FRA) 1906* en https://www.fai.org/page/gb-1906#:~:text=The%20first%20Gordon%2DBennett%2Dwinners,the%20North%2DSea%2Dcoast.

Como al pasar entre la masas de nubes las cuerdas se hablan mojado y el calor dilataba el gas contenido on el aerostato, se producían series ininterrumpidos de crujidos que me inquietaban enormemente. Evidente es que el conocía la causa, poro queriendo divertirse con el susto que el hecho me producía, comenzó a preguntarse, de manera que yo lo oyera, sobre el origen de dichos ruidos, y finalmente mirándome exclamó: "Yo creo que vamos a reventar". Parece ser que yo estaba verde y que miraba aterrado por debajo de nosotros. No dejé, sin embargo, que esta situación se prolongara y, echándose a reír, me explicó cuál era el motivo de aquellos chasquidos que tanto me sobrecogían.

Pasamos una tarde verdaderamente encantadora y, después, como me correspondía, pagué mi apuesta sin reparar en gastos.

Aquella comida me puso on relación con todos los aeronautas de la época, con los que mantuve una estrecha amistad: Conde Arnold de Contades, creo que hijo o nieto del que fue Ministro de Napoleón III, Jacques Fauré, el Conde de la Vaulx que fue más tarde Presidente del Aero Club de Francia, Jacques Balsan, asimismo gran aeronauta, el sudamericano Alberto Mascías, largo tiempo Presidente del Aero Club Argentino.



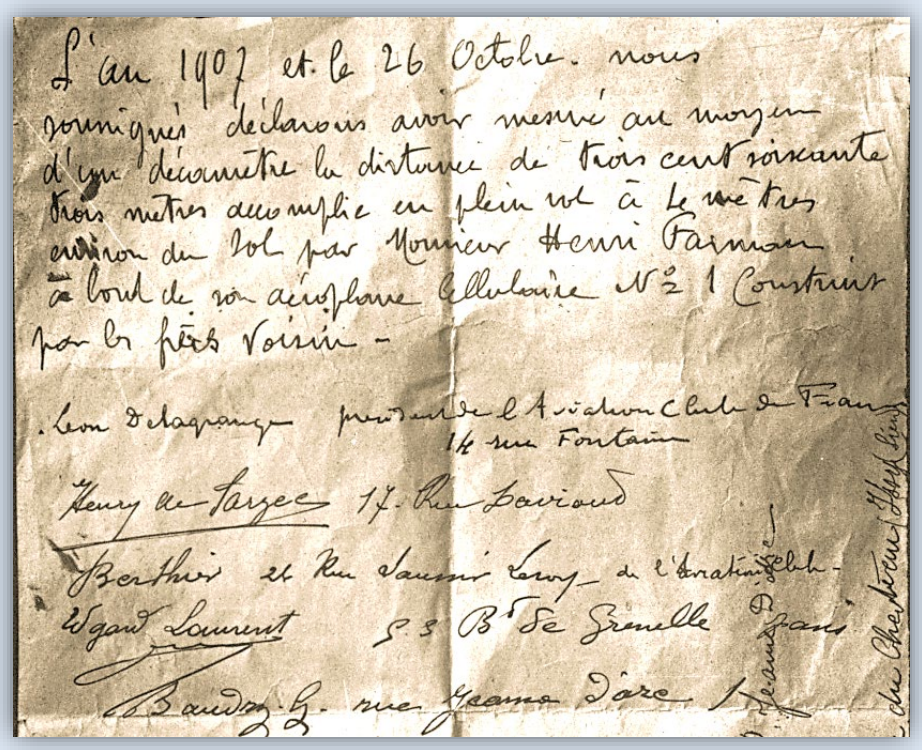
Henry de la Vaulx[2] junto al célebre aviador inventor Alberto Santos Dumont

[2] Henry François Joseph de La Vaulx fue un aeronauta francés, autor y cofundador de las principales asociaciones aeronáuticas francesas e internacionales.

Por ellos hice conocimiento con Alberto Santos Dumont; la circunstancia de ser él brasileño y yo chileno, creó entre nosotros una no desmentida simpatía y, así, iba a verlo con frecuencia a Neuilly-sur-Seine, en las cercanías de París, donde se hallaba el hangar donde construyó su primer avión, el 14 bis, a los ensayos del cual, que se efectuaron en el campo de Bagatelle del Bosque de Boulogne, estuve invitado por él personalmente.

Tuve la suerte de presenciar su gran triunfo que, de paso, había de ser decisivo en mi vida, puesto que fue en aquella tarde el mes de octubre de 1906 en la que me hice formalmente esta pregunta: "Por qué él y no yo?" Por desgracia, dado que yo no tenía preparación alguna para esta carrera de hombre del aire, a la que me sentía impulsado vehementemente, también fue este el comienzo de mis dificultades. Era bien cierto que en ni país, Chile, yo había obtenido, después de pasar ante la Corte Suprema, mi título de Abogado, pero este éxito del que sentía orgulloso no me sería de ninguna utilidad para la profesión que deseaba emprender.

Tres o cuatro meses después, los periódicos informaron al público que Henry Farman había ganado[3] el "Premio Ernest Archdeacon" consistente en la suma de 50.000 francos, por haber cubierto en circuito cerrado la distancia de 363 metros piloteando un avión Voisin.


l'an 1907 et le 26 Octobre. nous soussignés déclarons avoir mesuré au moyen d'une décamètre la distance de trois cent soixante trois mètres accomplie en plein vol à 4 mètres environ du sol par Monsieur Henri Farman à bord de son aéroplane Cellulaire N°2 1 Construit par les frères Voisin -

Léon Delagrange président de l'Aviation Club de France 14 rue Fontaine

Henry de Forges 14 Rue Lauriston

Berthier 21 Rue Jouffroy Secrétaire de l'Aviation Club

Ward Laurent 5 B^d de Grenelle Paris

Baudry 2 rue Grand Dare

Recorte del reconocimiento oficial del vuelo récord de Henri Farman del 26 de octubre de 1907 con una distancia de 363 metros y una altitud de 4 metros, a bordo de un avión celular N°2 construido por los hermanos Voisin. (Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France, ark:/12148/btv1b6914877p / Dominio público)

[3] 26 de octubre de 1907.

Por la prensa lo supe yo, y así, a mi regreso de Chile me fui a la busca de dicho señor. Sólo algunos días habían transcurrido, cuando me encontré casualmente en la plaza de la Estrella con mi querido amigo Emilio Edwards Bello y, al darle cuenta de cuales eran mis anhelos, me miró fijamente y me lanzó estas palabras "Yo volaré contigo". Conservo preciosamente el recuerdo de este feliz encuentro.

Es en este período que se ha de situar nuestra entrevista con Voisin, episodio que ton graciosamente ha contado Raymond Saladin en su libro "Los Tiempos Heroicos de la Aviación" y un artículo de la revista "Aviation Magazine". Cuenta Saladin que, al preguntar yo por el Sr. Voisin (Gabriel) cuyo carácter era, digamos brusco, el mismo me contestó: Soy yo, ¿qué desea? Agrega que yo contesté que iba a comprarle dos aviones, a lo que Voisin me interrogó sobre si tenía conocimiento cualquiera de su precio, que seguidamente me indicó, haciéndome saber que la costumbre era pagar la mitad al contado. Después de darle mi conformidad sobro precio y condiciones, al entregarle mi tarjeta rogando a mi notario que pagase dicha suma según el citado escritor, Voisin furioso a dar voces preguntando que quién le había enviado aquel loco... La realidad es otra: Yo estaba con Emilio y, en consecuencia, los locos éramos dos y, en cuanto a la tarjeta que yo entregué, no era para mi notorio sino para con José Coudeau, uno de los propietarios de la Casa Coudeu Camalez, de Santiago, que se había establecido como representante y que se ocupaba de las compras que realizaban los chilenos que estaban de paso en París.

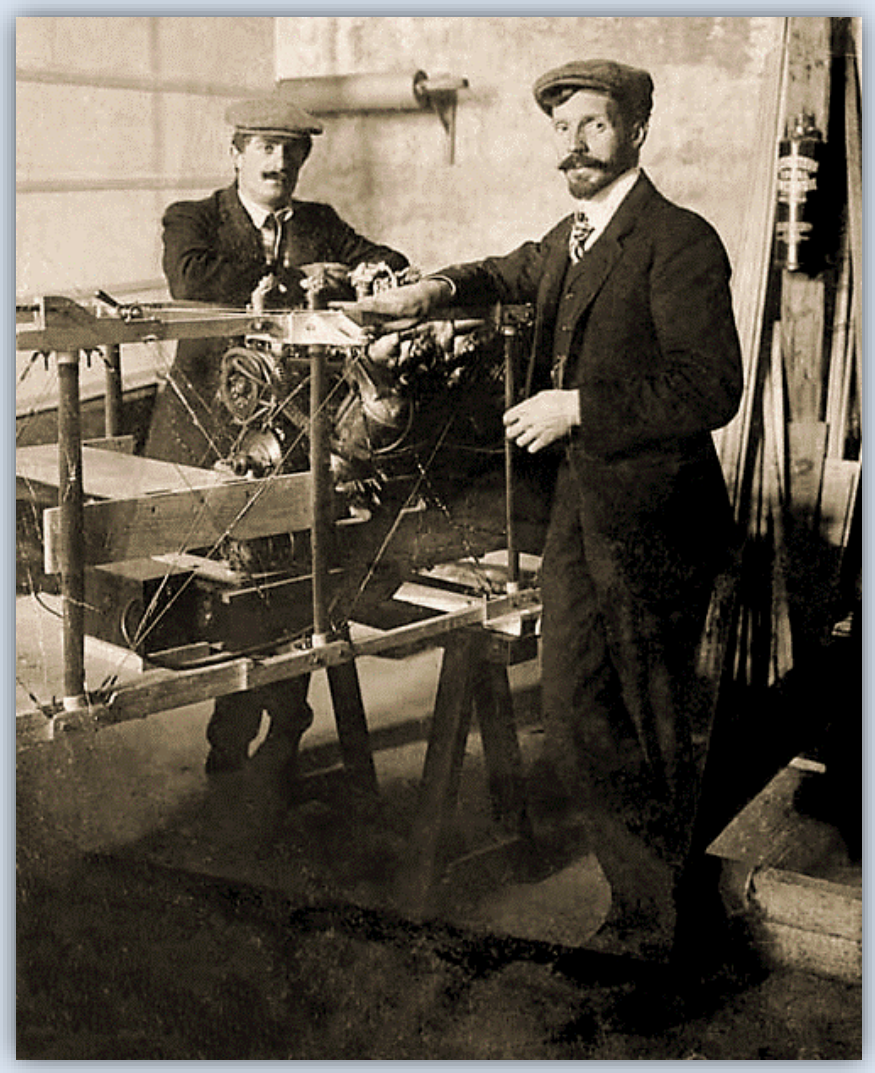
Gabriel Voisin, con el que después mantuve una grande y sincera amistad, él contaba riéndose, tiempo después que al presentarse con mi tarjeta ante Coudeau, él dijo a éste: "Dos jóvenes me han cado esta tarjeta y no sé se trata de una broma" y, añadía, cuando me refería dicha entrevista el siguiente comentario: "Debes de comprenderlo. Nunca había visto reunidos tantos billetes de mil". He de aclarar que eran francos de entonces, es decir, francos oro.

En el precio que se nos había hecho estaba comprendido el aprendizaje, que tanto Emilio como yo emprendimos con gran entusiasmo y, era de ver la alegría con que cada día partíamos hacia la Escuela Voisin, que no era otra cosa que un viejo hangar en que se cobijaba un aeroplano (biplano) lleno de parches y remiendos, que estaba provisto de un motor Gnome de 40 HP cuyo peso no debía ser menor de unos 500 kilógramos por lo menos. Con él no teníamos la posibilidad ni siquiera remota, de poder volar y si, únicamente, cuando no hacía viento, dar algunas vueltas rodando sobre el campo para familiarizarnos así con su manejo.

Voisin debía entregarnos nuestros dos flamantes aviones en Reims, en el aeródromo de la Champagne, donde debía celebrarse el primer meeting mundial de Aviación. Así fue y, podemos decir que los neófitos hicimos en realidad nuestro aprendizaje y nuestro entrenamiento en pleno Concurso.

Delante de cada uno de los hangares bullían los mecánicos, rápidos y excitados; se repetían los nombres de los pilotos inscritos en cada frontón, nombres que después, en su mayoría fueron célebres constructores. Recuerdo, como si hubiese sido ayer, aquel pequeño monoplano encantador que se ocultaba en el primer hangar; sus alas, de tela, lo mismo que el fuselaje, ofrecían a la vista su color

rojo. En el frente de éste pájaro de sangre aparecían tres letras que eran las iniciales del famoso Robert Esnault-Pelterie[4], inventor del avión y del motor; después se veía en la fila el Henri Farman[5], del que me había impresionado su aspecto delicado y ligero.



Los pioneros Charles Voisin y Henri Farman, 1907. (Fotografía no atribuida)
https://www.thisdayinaviation.com/13-january-1908/

[4] Robert Albert Charles Esnault-Pelterie (8 de noviembre de 1881 - 6 de diciembre de 1957), más que el inventor del avión, fue un distinguido diseñador francés pionero de aeronaves e indicado como uno de los primeros teóricos del vuelo espacial. También es conocido por ser el inventor de la "*palanca de mando*" para el control de vuelo.

[5] Cuando los hermanos Voisin comenzaron a producir aeroplanos para su venta en 1907, Farman fue uno de los primeros clientes. Farman fijó numerosos récords de distancia y duración de los vuelos. Entre sus marcas se incluye la del primer vuelo en circuito cerrado de 1 kilómetro (13 de enero de 1908) y de 2 kilómetros (21 de marzo de 1908). Más tarde, el 30 de octubre de 1908, Farman se convirtió en el primero en realizar un vuelo de "ciudad a ciudad" realizado desde el pequeño pueblo de Bouy (cerca de Mourmelon-le-Grand) hasta Reims (27 kilómetros en 20 minutos). Otros récords cumplidos ese año fueron: la más alta velocidad registrada hasta entonces (13 de enero), el tercer pasajero transportado en un avión (30 de mayo), el primer vuelo de más de un cuarto de hora en Francia (6 de julio), primer vuelo en hacer más de un km por minuto (30 de octubre), y primer vuelo en superar los 25 m de altura sobre el suelo.

Es preciso imaginarse al piloto sentado delante sobre una tabla que se apoyaba en dos listones de madera. El desgraciado debía sentir la impresión de encontrarse suspendido en el vacío y se me figura que el marco debe considerarse como una molestia sin importancia si se compara con la impresión que experimentaría al verse columpiado entre cielo y tierra, por fortuna muy cerca de la tierra. Un poco más allá estaba un Antoinette, el pájaro más bello de la época y, después, los Voisin, dando todos ellos la sensación de tener una mayor solidez; tenían en su parte anterior un fuselaje cubierto de tela y poseían como si fueran un auto, un volante y cuatro ruedas. Señalo aquí lo que más me llamó la atención en aquel entonces y, como es natural, no son otra cosa que sencillas impresiones de principiante, ya que no tengo ni pretensión ni la intención de contar, ni siquiera brevemente, la historia de los primeros pasos de la aviación. Olvidaba el famoso Blériot que poco antes había atravesado La Mancha.

De lo que sí me acuerdo es de que, en aquel famoso meeting, pasábamos horas y horas esperando que se efectuase algún vuelo, ya que eran por lo general, pocos y espaciados, pero ¡Cuan grande era la emoción cuando al cabo de una desesperada espera se veía de repente, si el viento y los caprichos de los motores lo permitían, lanzarse al espacio aquellos grandes pájaros y pasar sobre nuestras cabezas!

Nosotros, como es natural, teníamos la decidida intención de ensayar los juguetes que nos habían comprado. Hasta el momento nos habíamos limitado a dar simples vueltas, sin despegar en la pista de nuestra escuela Voisin, pero nuestros pimpantes y nuevos aviones seguramente tendrían mejor carácter que el viejo "cuco" y decidirían remontarse y, una vez en lo alto, conducirse como es debido para volverse a posar en tierra firme.

Eran todos estos problemas que se nos planteaban y que quedaban sin respuesta. Era necesario ir adelante para resolver cada una de las incógnitas y ésta a nuestra idea.



Hubimos de dominar nuestros impulsos que nos empujaban a la aventura y nuestra paciencia tuvo su recompensa. Cuando el viento se calmó, se sacó el avión, nos calamos las gorras al revés y, después de haber puesto el contacto a la hélice comenzó a girar, el aparato rodó algunos metros y, gran milagro, el avión piloteado por Emilio se elevó suavemente ganando altura, no mucho evidentemente, pero lo suficiente para que sintiese violentos los latidos de mi corazón y que mis ojos se abriesen grandes, en un gesto de estupefacción. En poco tiempo el avión de Emilio no era a nuestra vista más que un puntito obscuro que se desplazaba a lo lejos, al lado de un campanario. Unos instantes después ya no se veía otra cosa que la torre parroquial.

Todo fue en este primer vuelo a las mil maravillas. Aterrizó como un Dios de los aires y volvió, después de este acto de heroísmo, trayendo en él algo como el empaque de un segundo caballero D'Artagnan, tenía razón.

Yo tuve menos suerte, comenzó la cosa porque mi avión no quiso darse por aludido en cuanto se le exigía el despegue. Gabriel Voisin examinó el rebelde pájaro y puso en su lugar una válvula que estaba mal graduada; desde ese momento todo marchó bien. Poco después Latham[6] batía el record del mundo de altura, alcanzando los 155 metros.



Uno de los tres monoplanos Antoinette de Latham es arrastrado por Dragones a la pista

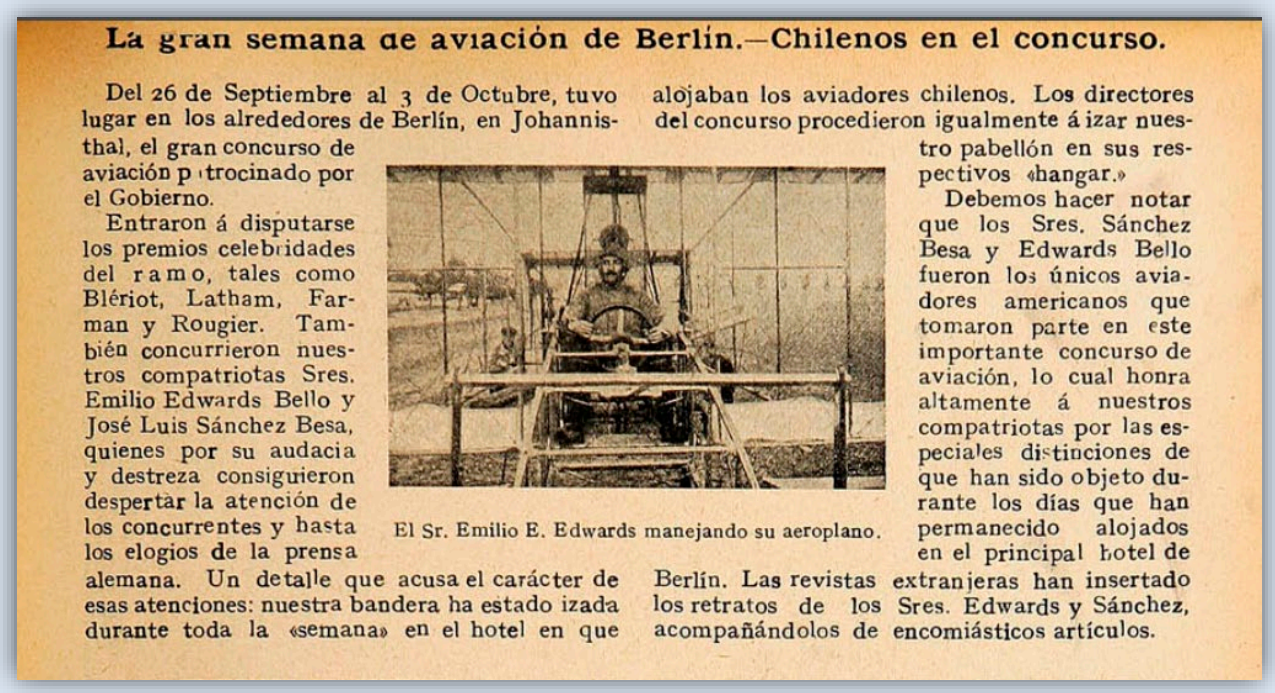
Compartíamos estrechamente esta vida de agitación y de entusiasmo. En todos no había otra idea que la de lograr algo nuevo, en este camino que nadie pensaba ni abandonar ni siquiera no continuar.

[6] Arthur Charles Hubert Latham (10 de enero de 1883, París, Francia - 25 de junio de 1912, Chad) fue un pionero de la aviación francesa. Fue la primera persona que intentó cruzar el Canal de la Mancha en un avión. Debido a una falla en el motor durante sus primeros dos intentos de cruzar el Canal, se convirtió también en la primera persona en aterrizar un avión en un cuerpo de agua. En agosto de 1909, en la Gran semana de la aviación de la Champagne, estableció el récord mundial de altitud de 155 metros (509 pies) en su Antoinette IV. En abril de 1910 estableció el récord mundial de velocidad aérea oficial de 48,18 millas por hora (77,54 km / h) en su Antoinette VII.


Livre d'Or
de la Grande Semaine
D'AVIATION
1909
DE LA CHAMPAGNE

Se hacía necesario prolongar el esfuerzo a toda costa; era la dignidad que crea el peligro. Era una vida magnífica, en la que el trabajo feliz y la camaradería hacían imposible los pensamientos mezquinos.

Todos estos éxitos nos valieron brillantes contratos. Se nos pidió que fuéramos a volar a Berlín, para participar, en el primer meeting de aviación que se celebraba en Alemania. Las condiciones eran magníficas: 2.500 marcos por cada dos minutos de vuelo, sin contar las cantidades que constituían los premios. La vida se presentaba magnífica; todo parecía tomar el color de nuestras ilusiones, es decir, de rosa, pero también el azul, por el cielo que pretendíamos tocar con nuestras manos.



La gran semana de aviación de Berlín.—Chilenos en el concurso.

Del 26 de Septiembre al 3 de Octubre, tuvo lugar en los alrededores de Berlín, en Johannisthal, el gran concurso de aviación patrocinado por el Gobierno.

Entraron á disputarse los premios celebridades del ramo, tales como Blériot, Latham, Farman y Rougier. También concurrieron nuestros compatriotas Sres. Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa, quienes por su audacia y destreza consiguieron despertar la atención de los concurrentes y hasta los elogios de la prensa alemana. Un detalle que acusa el carácter de esas atenciones: nuestra bandera ha estado izada durante toda la «semana» en el hotel en que alojaban los aviadores chilenos. Los directores del concurso procedieron igualmente á izar nuestro pabellón en sus respectivos «hangar.»

El Sr. Emilio E. Edwards manejando su aeroplano.

Debemos hacer notar que los Sres. Sánchez Besa y Edwards Bello fueron los únicos aviadores americanos que tomaron parte en este importante concurso de aviación, lo cual honra altamente á nuestros compatriotas por las especiales distinciones de que han sido objeto durante los días que han permanecido alojados en el principal hotel de Berlín. Las revistas extranjeras han insertado los retratos de los Sres. Edwards y Sánchez, acompañándolos de encomiásticos artículos.

Revista Sucesos. Octubre de 1909

EI día que llegamos a la capital alemana, parecíamos estallar en nuestra piel; sentíamos el orgullo de haber llegado a ser personajes importantes de la época. El hecho de que se nos hubiese contratado al mismo tiempo que a los grandes ases franceses, que se nos considerase capaces de compartir sus éxitos, era motivo suficiente para hacernos perder un poco la cabeza. Era para nosotros algo inesperado.

Solo Latham había partido algunos días antes con el objeto de hacer una exhibición en Tempelhoff. Se había creado totalmente un aeródromo en Johannisthal para recibir a los ases franceses, por desgracia, como se trataba de una llanura arenosa, había solo una pista delante de los hangares y de las tribunas, lo que fue la causa de no pocos contratiempos; la dificultad no estaba ya en volar sino en aterrizar con precisión en la citada pista. El pobre Emilio fue una de las víctimas, pues se encontró sentado por tierra teniendo al lado de él su “zinc” en un estado lamentable.

Personalmente el accidente no fue grave: sólo tenía el labio partido, pero estaba desmoralizado por el percance. Sin embargo, dispuso de toda su energía al responder al cirujano que le preguntaba gentilmente si quería que le dejase una cicatriz bien visible de su herida. Esto entraba en las costumbres alemanas de la época, cuando los estudiantes alemanes en sus famosos duelos se acuchillaban el rostro y mostraban con orgullo sus lamentables cicatrices. Emilio protestó indignado diciendo que lo que deseaba era que no le quedase huella alguna. Emilio daba del valor una interpretación muy diferente a la de un estudiante tedesco y ello, ante el asombro del médico que le hacía la primera cura.

Yo no tuve más suerte que él; el viento, penetrando entre los lienzos verticales del avión, en el momento en que iba a aterrizar, lo empujó hacia las tribunas atentadas de público y, puede decirse que, si ese día mis reflejos no hubiesen respondido admirablemente, la catástrofe hubiera sido inevitable.

Por fortuna, éramos hombres precavidos, nos habíamos hecho acompañar por un equipo reducido de carpinteros y mecánicos y, como habíamos traído piezas de recambio, las reparaciones se efectuaban rápidamente. Esto nos permitía estar en poco tiempo dispuestos para realizar nuevas tentativas.

Dado el éxito del meeting, numerosas ciudades de Alemania se disputaban a los aviadores; unos partieron en dirección de Frankfurt, otros hacia München, Emilio y yo, solos, fuimos contratados para hacer una exhibición en Hamburgo. Esto era en verdad gloria, pero también innumerables emociones en perspectivas. Era necesaria toda la idea de descuido de nuestra juventud para arriesgarse de esta manera en una aventura, que hubiera podido terminar mal dada nuestra poca experiencia. Todo nuestro entrenamiento consistía en un reducido número de cortos vuelos y los más recientes de Berlín, francamente insuficientes para nuestra aventura en Hamburgo, en la que durante dos días de exhibición, debíamos mantener el interés del público. No puede negarse hoy que nos fue necesaria una fuerte dosis de optimismo a la que se unió una gran proporción de locura.

El orgullo de valernos por nosotros mismos, de mantener nosotros solos el atractivo de esta exhibición y, naturalmente también, la tentadora oferta de un 30% sobre los ingresos, nos impidió que reflexionáramos mucho tiempo. "*La fortuna es para los atrevidos: vayamos a buscarla*". Y fuimos.

Cuando al día siguiente contemplamos lo que debía ser el campo de nuestras proezas nos quedamos atónitos. Lo que debíamos utilizar como aeródromo era en realidad un hipódromo y grande como un pañuelo, que limitaba de un lado con la ciudad y por el otro con un bosque. Únicamente por un lado presentaba algunos terrenos despoblados, y para colmo de desdicha, en el campo que, como queda dicho, estaba destinado a las carreras de caballos y concursos hípicos, estaba salpicado de setos, fosos, vallas, etc. todo ello harto molesto para las circunstancias. Un fin, el terreno destinado a la prueba de aviación era un verdadero rompecabezas para cualquier aviador y, más aún, para dos principiantes. He de reconocer que esta visita había sido como un chorro de agua fría para nuestro ardor y que no nos sentíamos tan confiados como la víspera.

Sin embargo, como era miércoles y los días fatales eran los siguientes sábado y domingo, era menester no perder un solo minuto y montar los aviones rápidamente. Una enorme publicidad se había ya efectuado y por todas partes se veían nuestros retratos: en la primera página de los periódicos, en los carteles pagados en los muros, en octavillas que se distribuían por las calles, en fin, que no se podía dar un paso por la ciudad sin que nos viésemos en efigie en todos los sitios. Era justamente esta celebridad repentina la que más miedo nos daba y nos dábamos perfectamente cuenta de la dificultad de mantener aquella reputación al nivel que ella alcanzaba.

Hoy, pasados tantos años, pienso que si nos hubiésemos dejado llevar de lo que la razón y la prudencia aconsejaban, habríamos tenido que abandonar, aun corriendo el riesgo de menoscabar nuestro prestigio, ya que ello era preferible a exponer la vida. Sin embargo, he de declarar que ni siquiera se nos vino a la mente tal cosa y que, aunque esa voz sensata hubiera llegado a nuestros oídos, por nada del mundo hubiéremos renunciado a tal aventura. En consecuencia, vimos llegar con cierta despreocupación la fecha del gran día.

Decidimos hacer el vuelo por separado, es decir, uno el sábado y otro el domingo, con el objeto de cumplir debidamente con nuestro compromiso, distribuyéndonos así los dos días de exhibición. Teníamos casi la certeza de que los aparatos resistirían difícilmente el género de acrobacias que se nos imponían repetidamente y no pensábamos más que en reducir en lo posible los daños en nuestras personas. Así, volando uno cada día, en el peor de los casos, siempre quedaría uno para el día siguiente. La combinación era razonable, pero ella misma denuncia que nuestro optimismo había disminuido un tanto.



CRACK AVIATORS IN TOURNAMENT

Large Entry of Biplanes and Monoplanes for Paris Flights.

(Continued from First Page.)

Breguet, double monoplane; Barkers, aviator biplane; Paulhan, Voisin; Marquezy, Monoplane; Maurice Clement, biplane; Henry Rougier, Voisin; Saulnier, monoplane; Sanchez Besa-Chili, Voisin; Sanchez Besa (second entry) Voisin; Hubert Latham, Antoinette monoplane.

One of the freak machines is that of Jacqueline, who was formerly national cycle champion. He designed the monoplane himself and it is especially built to lift itself out of water, although it will run on the ground also. The monoplanes are all modifications of the Blerlot or Antoinette machines and the biplanes are all much like the Wright and Curtis models.

The Washington Times, octubre 2 de 1909

Como todo llega en la vida, también llegó el famoso sábado y, mucho más de prisa de lo que hubieran sido nuestros deseos. Ante la muchedumbre de espectadores que esperaba impaciente ver elevarnos, sentíamos la misma turbación que sufren los artistas los días de estreno. Se hacía necesario comenzar y por hacer algo que calmase la impaciencia del público y, también para ganar tiempo, hicimos dar una vuelta por la pista a los aviones, tomando todas las precauciones necesarias para evitar cualquier deterioro; en seguida se dejaron oír los motores; zumbar las hélices; se sacó asimismo el anemómetro portátil para medir la velocidad del viento y, en fin, después de haber agotado todos los trucos

posibles, convinimos en que era necesario volar. Tiramos a cara o sello para saber a quién correspondería el honor y la alegría de romperse primero la crisma y la suerte fue para Emilio.

No muy contento, tomo asiento y arrancó. Se elevó graciosamente, dio lo mejor posible algunas vueltas y todo parecía marchar bien...Sin embargo, esos quince minutos de vuelo me parecían un siglo. Se diría que prolongándose indefinidamente, no se acabarían nunca, Yo renegaba en silencio de que Emilio se olvidaría de que su depósito contenía a lo más veinte litros de gasolina y éstos deberían agotarse rápidamente. No quería ni pensar en un descenso en vuelo planeado provocado por una parada del motor, por falta de carburante. Era ya harto complicado un descenso normal en terreno tan inhóspito para crear aún nuevas dificultades con acrobacias de este tipo.

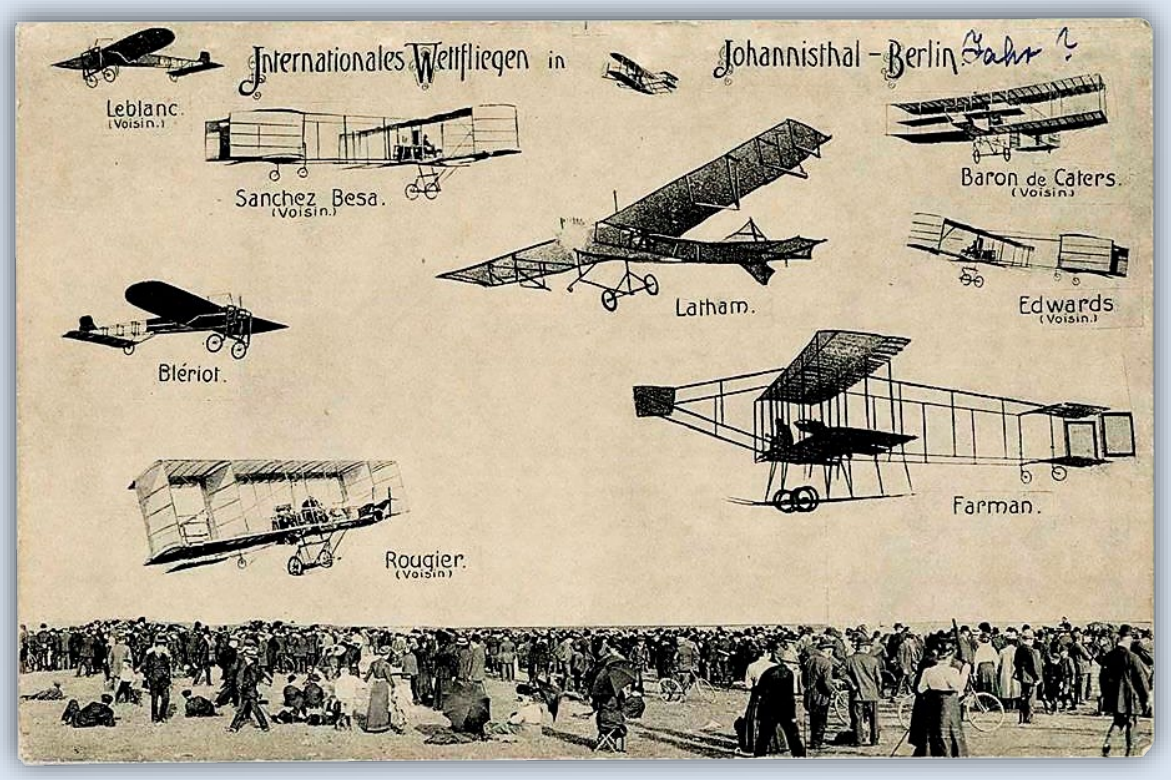
Realmente me preocupaba muy en serio que Emilio continuase pasando y volviendo a pasar sobre nuestras cabezas. Estaba fuera de mí. De repente lo veía desaparecer por encima del bosquecillo. Me preguntaba a mí mismo que era lo que pretendió hacer, no me dio tiempo de reflexionar ya que la respuesta me llegó repentina y brutal: el ruido del motor dejó de oírse para llegar a nuestros oídos instantáneamente después un rumor de chasquido de ramas rotas, de tela rasgada...Cuando llegué, seguido del público que había saltado las mallas, el espectáculo era indescriptible.

Pronto oí la voz del pobre Emilio, que encaramado en la copa de un árbol, trataba de tranquilizarnos gritándonos quo no habría nada roto en él. Los árboles en que se encontraba Emilio y con él su avión eran altos, muy altos, gruesos y lisos, peor que una cucaña. A pesar de todos los esfuerzos suyos y nuestros conjugados, el árbol se negaba a soltar su presa. Aconsejamos a nuestro desventurado amigo que tuviese paciencia para esperar la llegada de los bomberos que habrían de arrancarlo de aquella fatídica posición.

Al día siguiente, los periódicos estaban llenos de los detalles, sabrosos y poéticos, en los que se podría casi ver, entre las frases pomposas y ditirámbicas, que el hombre con su avión se habían posado sobre el árbol tan delicadamente como hubiera podido hacerlo un pájaro en una rama.

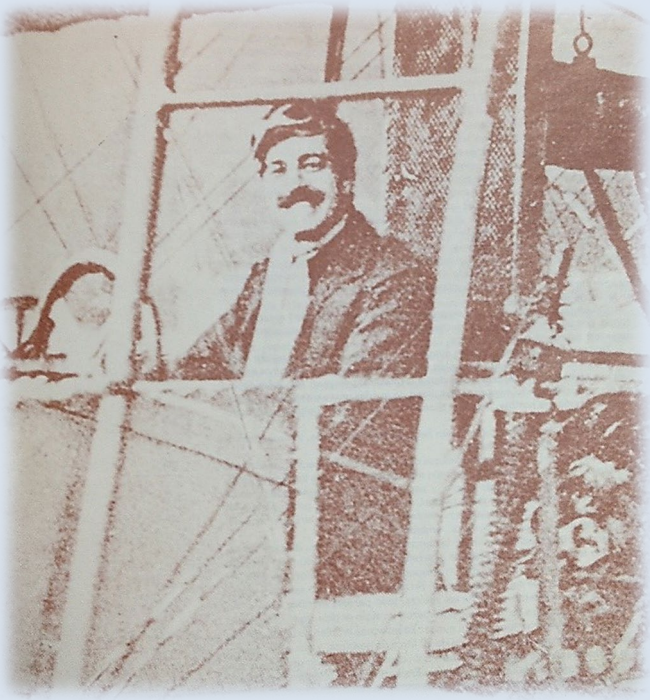
El domingo, después del accidente ocurrido, el público, ávido de ver como el león desgarraba las carnes del domador, acudió triplicado al campo. Se realizaron los mismos movimientos que la víspera, las mismas remilgadas presentaciones, vueltas a la pista, ruidosos escapes de gases, y al fin hubo, sin entusiasmo desde luego, de decidirme a subir al avión y, en medio de las aclamaciones del público, me elevé suavemente para, gracias a Dios, efectuar un vuelo sin historia, como por lo general son los días dichosos.

Después de tantas peripecias, hicimos nuestro viajo de regreso a París para allí adquirir nuevas fuerzas en otra vida activa, que, por ser diferente, no era menos agradable. En la variación está el gusto...según el dicho popular y seguramente es la verdad. Nuestro deseo era tomar contacto, un contacto serio, con las cosas que no lo eran tanto.

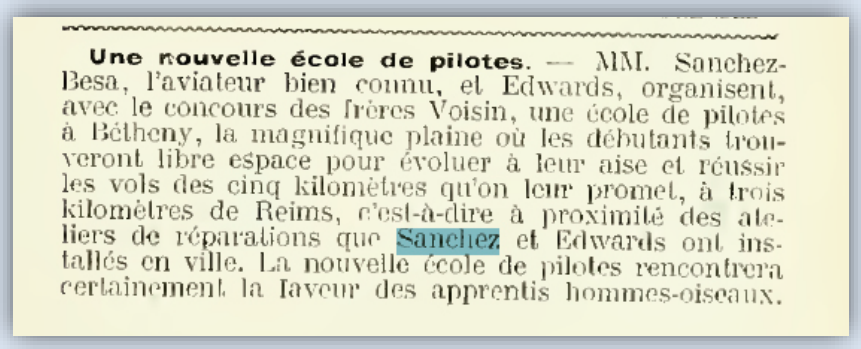


Todo se deslizaba plácidamente, pero...allá lejos, en Chile, los padres de Emilio se habían enterado de estas singulares aventuras, y dado que las noticias recibidas habían sido convenientemente deformadas y exageradas, se inquietaron primero, se asustaron después y con objeto de sustraer a su amado hijo a la nefasta influencia de París, le cablegrafiaron para que se embarcase en el primer barco que zarpara de Francia, pretextando la absoluta necesidad de su presencia para resolver una grave cuestión de herencia. No había otro remedio y, muchacho bien educado y obediente Emilio, aunque contrariado de alejarse de nosotros, partió para acogerse bajo nuestro cielo natal.

Emilio Edwards Bello



No lo he vuelto a ver; acaparado por su medio, sufriendo la influencia de una nueva vida, nunca más volvió. Después…se casó con una de las más encantadoras muchachas de la sociedad de Santiago, entró en la carrera diplomática en la que había de llegar a ser un distinguido embajador. Se ve bien que la aviación lleva a todo a condición, sin embargo, de salir de ella. Por mi parte, después de haber esperado inútilmente al amigo, me decidí, después de renunciar a volver a mi país, a insistir yo solo en la aviación.



Une nouvelle école de pilotes. — MM. Sanchez-Besa, l'aviateur bien connu, et Edwards, organisent, avec le concours des frères Voisin, une école de pilotes à Bétheny, la magnifique plaine où les débutants trouveront libre espace pour évoluer à leur aise et réussir les vols des cinq kilomètres qu'on leur promet, à trois kilomètres de Reims, c'est-à-dire à proximité des ateliers de réparations que Sanchez et Edwards ont installés en ville. La nouvelle école de pilotes rencontrera certainement la faveur des apprentis hommes-oiseaux.

L'Aérophile 1910

Era lo que llaman los franceses mi "*violon d'Ingres*", es decir la afición determinó ir a instalarse en Bétheny, en el mismo sitio donde se había celebrado el meeting de Champagne; mi antiguo Mourmelon se había hecho para mí una especie de rincón perdido; mi actividad exigía otro terreno. Adquirí en consecuencia, uno; levanté en él unos cobertizos y alquilé a la salida del poblado una pequeña fábrica.



Cours pratique d'aviation

ÉCOLE DE PILOTES

(Appareils VOISIN)

SANCHEZ-BESA

AÉRODROME DE BÉTHENY (3 kilomètres de Reims, 2 heures de Paris)

Prix à forfait garantissant un vol de cinq kilomètres en circuit fermé

Ateliers et Bureaux : 145, route de Neufchâtel, REIMS

Télégrammes : COURSAVION-REIMS

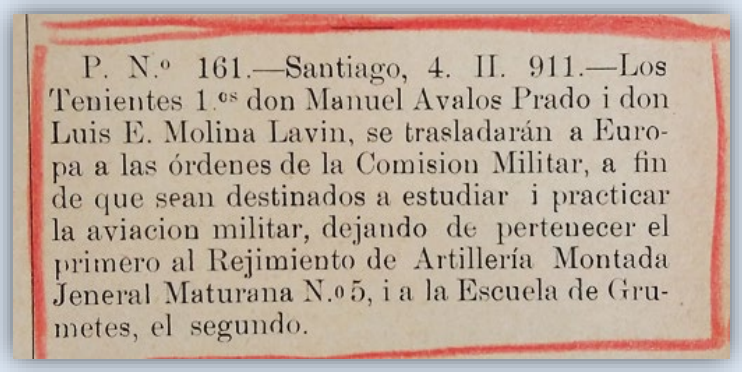
Hice venir al viejo amigo de los primeros ensayos, el cucú raquítico que tantos veces me hizo rabiar y sin más tomó la decisión de montar allí una escuela de pilotaje sobre aviones Voisin. He de decir que éste había simpatizado conmigo de tal manera que me autorizó fundar esta escuela bajo los auspicios de su reputada marca de avión. Los alumnos afluyeron pero los beneficios eran harto reducidos

puesto que con demasiada frecuencia había roturas que exigían las correspondientes reparaciones que, si bien en principio debían ser a cargo de los alumnos, era yo quien las pagaba la mayor parte de las veces, ya que para mí la cuestión de dinero no presentaba importancia alguna y ello me hacía olvidar la presentación de las facturas a los interesados. En verdad, una vida sana, deportiva, agradable para cuantos vivían allí gracias a la buena camaradería y a la franca amistad. Por la noche se festejaba frecuentemente alguna pequeña proeza con una pequeña juerguecita en la que el Champagne era reglamentario.

Yo daba los últimos toques a un aparato de invención, con ayuda de Voisin del que los consejos técnicos me fueron particularmente valiosos.

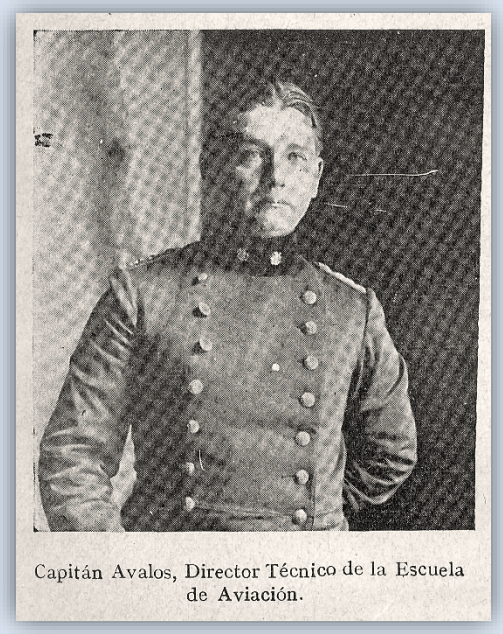
Terminado el avión, un día me lancé a probarlo; una idea desafortunada que me valió una buena fractura de cráneo, la rotura del brazo derecho y de la pierna izquierda. Me recogieron en un estado lamentable; Lesseps me transportó y pasaron muchas semanas de que pudiera reponerme de los efectos del golpe, en verdad, no poder manejarme a causa de mis miembros doloridos, para permanecer apartado de lo que era mi razón de vida; tan pronto como pude valerme, cuando mis piernas aceptaron sostenerme, volví sin vacilar a mi pequeña fábrica.

Pero a poco los terrenos en que se veían sólo alguno que otro hangar, comenzaron a poblarse y no tardó en instalarse un centro de aviación militar. Blériot creó la fábrica de donde salieron los Lib.celular que el aviador Chireck nos hizo admirar en varias competencias. Y con producto de mi escuela no pocos ases, como por ejemplo: Bencis, Chamet que ganó Paris-Deuaville y Bielovucic peruano, el primer recordman para los viajes del infortunado Chávez. Mas tarde Bielovucic fue en el Perú, Profesor de la Escuela Militar de Aviación, siendo recompensado por el Gobierno peruano concediéndole el alto grado de Coronel de Aviación.



P. N.º 161.—Santiago, 4. II. 911.—Los Tenientes 1.os don Manuel Avalos Prado i don Luis E. Molina Lavin, se trasladarán a Europa a las órdenes de la Comision Militar, a fin de que sean destinados a estudiar i practicar la aviacion militar, dejando de pertenecer el primero al Rejimiento de Artillería Montada Jeneral Maturana N.o 5, i a la Escuela de Grumetes, el segundo.

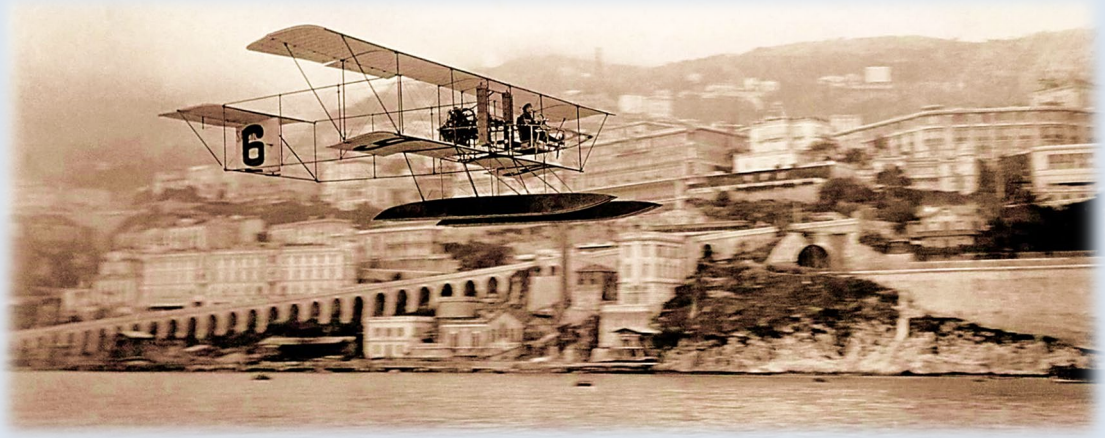
Boletín Oficial del Ejército de Chile. 1911



Capitán Avalos, Director Técnico de la Escuela de Aviación.

Fue hacia 1911 cuando nuestro Gobierno envió a París a los tenientes Eduardo Molina Lavín y Manuel Ávalos, que obtuvieron su Certificado en la Escuela Blériot en Buc; este último fue después a Reims para terminar su entrenamiento sobre mis biplanos y, ya de regreso en Chile, fue el instructor de la incipiente Aviación Militar Chilena.

En 1912 nace el hidroavión; también quise probar lo que eso era y, bajo mi biplano a la manera de nuestros modernos skíes naúticos, adapté dos flotadores semejantes a largos cigarros puros e inmediatamente comencé los ensayos entre el Pont des Peupliers e Issy-Les-Moulineaux.





Détail du montage et réglage des flotteurs.
(Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France)

De vez en cuando surgía un agente un poco chinche que no dejaba de imponer una multa, como era de rigor. El comisario, buena persona, tuvo la idea, de sugerirme que más práctico sería que solicitase a la autoridad pública que se estableciese un servicio de orden y que, de esta manera los ensayos podrían efectuarse sin interrupción.



A ello respondí gentilmente que una multa resultaba mucho más barata que el servicio en cuestión y que, además no siempre había multas y que, en consecuencia, no vacilaba en adoptar la combinación inicial. No sería capaz de decir hoy si las multas se cuadruplicaron. No faltaron las mojadas (afortunadamente esto ocurría en el buen tiempo) durante los ensayos. Estos remojones no atenuaron en nada mi buen humor.

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Linkeografía utilizada

Brigole, Alexandre. *Santos-Dumont o pionero do Ar*. 19 de octubre de 1941
Santos Dumont, Alberto. *Os Meus Balões*. 1938
Traub Gainsborg, Norberto. *José Luis Sánchez Besa. Les ailes pionnières d'un Chilien à Monaco.* IIHACH 2024

https://airandspace.si.edu/multimedia-gallery/nasm-9a10538-ajpg
https://legends.gordonbennett.aero/1st-coupe-aeronautique-gordon-bennett/
https://www.thisdayinaviation.com/13-january-1908/
https://www.google.com/search?q=Robert+Esnault- https://es.wikipedia.org/wiki/Robert_Esnault-Pelterie
https://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0012882.pdf
https://www.amazon.com/-/es/Raymond-Saladin-ebook/dp/B09BVXY5GZ

Especial agradecimiento a nuestro apreciado amigo, Ricardo France Accorsi, por hacernos llegar la transcripción de estos apuntes con recuerdos personales de uno de los más conspicuos pioneros de la aviación nacional, don José Luis Sánchez Besa. Los mismos han sido corregidos, ratificados y complementados por nuestra corporación, con más información, fotografías y documentos de interés.

ACCIDENTE AÉREO DEL AVIÓN LAN DC-6B 404
Vuelo 107 con destino a Buenos Aires y Montevideo



ASI ERA EL LAN DC-6B 404
Son siete cuadrimotores gemelos, incorporados a las rutas nacionales e internacionales de LAN-CHILE. Los tres primeros, entre ellos el N.º 404, llegaron en 1955. Los otros entraron en servicio en 1958.

ALGO DE HISTORIA

En noviembre de 1952 el General don Carlos Ibáñez del Campo asume la Presidencia de la República, quien en reconocimiento al notable trabajo realizado por el General de Brigada Aérea (R) don Arturo Merino Benítez, en pro de la fundación de LAN el año 1929, lo designa como Vicepresidente de nuestra aerolínea bandera, con las instrucciones de extender sus rutas dentro del país y del extranjero.

Le interesaba particularmente, que se crearan vuelos a La Paz y Lima y que los vuelos a Buenos Aires y Montevideo permitieran a los pasajeros regresar en el día, sin pernoctar en el extranjero.

En abril de 1953, con el apoyo del Directorio de LAN, el General Merino, pudo colocar una orden de compra por tres aviones cuadrimotores Douglas DC-6B, dando inicio a un periodo de franca modernización del material de la empresa.

Estos aviones llegaron durante los meses de enero, febrero y mayo de 1955, cumpliendo una gran labor en los vuelos internacionales, que efectuaron con muy buen resultado.

Dicha situación dio motivo para colocar una nueva orden de compra con fecha 14 de septiembre de 1956, por cuatro aviones de la serie 1198-A, cuadrimotores, los que de acuerdo a contrato debían llegar provistos de piloto automático y radar meteorológico. Paralelamente se fijó como fecha de entrega los meses de julio, agosto y octubre de 1958.

Tal como estaba presupuestado, el año 1958 llegaron los cuatro nuevos DC-6B N° 404, 405, 406 y 407, quedando la flota de LAN con siete aviones de ese tipo cuatro Glenn Martin, algunos DC-3, un Electra y un Bonanza.

Esta nueva dinámica operativa de la empresa permitió dar inicio en agosto los vuelos a Miami con los DC-6B, entre los que, naturalmente se contaba el N° 404.

Esta aeronave fue designada por LAN-CHILE, como avión presidencial, para transportar hasta Estados Unidos al Presidente Jorge Alessandri, quien visitó esa nación entre el 9 y el 10 de diciembre de 1962. Para cumplir esta honrosa misión, fue pintado el escudo nacional de Chile en el fuselaje y las ventanas de la cabina lucían orgullosa la bandera nacional.

UN AVIÓN PARA LARGAS DISTANCIAS

El DC-6 se diseñó como una versión ampliada y presurizada del avión DC-4/C-54. No obstante, el final de la Segunda Guerra Mundial permitió a Douglas crear un avión de aerolíneas para largas distancias. En el DC-6, más grande que el DC-4, se introdujeron sistemas térmicos anticongelantes, radar meteorológico, compartimientos de carga habilitados para el transporte de contenedores y hélices reversibles. Esta moderna aeronave entró en servicio con American Airlines en 1947.

Sus características eran las siguientes:
Tripulación: 4
Planta Motriz: Cuatro Motores de pistón en estrella, Pratt & Whitney R 2800-CB17, double Wasp (doble avispa), de 1864 kw.
Actuaciones: Velocidad de crucero 507 km/h. Autonomía con carga útil máxima 7.596 km; techo de servicio 7.620 m.
Peso: 48,534 kg. Peso máximo de despegue.
Dimensiones: envergadura 35,81 m.; longitud 32,18 m; altura 8,74 m.
El motor R-2800 fue considerado uno de los mejores radiales de pistones jamás diseñados y fue ampliamente usado en muchos de los aviones estadounidenses más importantes durante y después de la SGM.

EL DÍA DE LA TRAGEDIA

En el counter del aeropuerto Los Cerrillos se organizaba la salida de pasajeros que deberían viajar en el avión LAN del primer vuelo de la mañana. Eran las 07:00 de la mañana del día sábado 6 de febrero de 1965 y el avión en que volarían estaba presto. Se trataba del DC-6B 404, dispuesto para el vuelo N° 107 a Buenos Aires y Montevideo.

Entre los pasajeros y despachadores había cierta efervescencia, ya que al menos unos ocho de ellos no serían de la partida. Problemas de readecuación de cupos habían alterado la venta de pasajes.

El Mayor del Ejército de Salvación don Mario Castillo, relacionador público de su institución, viajaba a Buenos Aires, trasladado para ocupar otro cargo. Lo hacía acompañado de su esposa y tres hijos menores. El día anterior Castillo había llamado a la agencia de viajes Orbe, para ratificar la salida del avión a las 08:00 A.M., quedando tranquilo por la respuesta afirmativa del vuelo.

Al mostrar sus pasajes al despachador de LAN, sufrió una gran sorpresa. *"Lo siento señor, pero usted ni su familia están en la lista de pasajeros".* A pesar de su formación religiosa, la indignación se hizo presente y exclamó indignado: *"Tendrán que colocarme en el primer avión que salga. Debo llegar hoy a Buenos Aires, nos esperan en Ezeiza".*

Horas más tarde, su sorpresa sería mayúscula cuando estando en su iglesia, a la espera de ir a cambiar sus pasajes, entró un feligrés gritando *"cayó el avión, murieron todos".*

Entre otros casos de personas que fallecieron, se encontraba el de una jovencita que viajaba a España a tomar sus hábitos de monja, para cuyos efectos descendería en Buenos Aires y de ahí seguiría en barco a España.

Tempranamente, una vez conocida la noticia, el Ministro del Interior Bernardo Leighton, mantuvo informado telefónicamente al Presidente de la República don Eduardo Frei Montalva, quien se encontraba en el Palacio de Cerro Castillo de Viña del Mar.

Conocidos los hechos, el Presidente ordenó que se le mantuviera informado de cualquier novedad sobre esta delicada materia. Paralelamente, hizo llegar a Eric Campaña Vicepresidente de LAN, las condolencias oficiales del Gobierno y las suyas, por la gran tragedia que enlutaba a las alas de esa institución.

Una delegación deportiva del Banco del Estado, conformada por 27 deportistas del club "Antonio Varas", también embarcaron en ese viaje fatídico. En dos ocasiones anteriores no habían podido viajar por diversos motivos y ese día subieron muy alegres, pues finalmente podrían competir deportivamente con un equipo similar del Banco Nacional del Uruguay.



LOS TRIPULANTES

Centenares de veces habían despegado de la losa de Los Cerrillos rumbo al norte, al sur, a Buenos Aires, Montevideo, Lima, Panamá, Miami. Los ojos de todos ellos reconocían el mapa desde la altura.

Los siete tenían sus hogares, pero para todos ellos el avión era el segundo hogar. Habían elegido el aire como destino permanente, porque amaban el rugir del motor y se sentían a gusto arribando a distintos suelos. El delicado ritual de revisar uno a uno, todos los mecanismos del pájaro de acero, se cumplió ese domingo como siempre. Pasajeros eternos, los tripulantes de las piochas aladas no se arredraban con malos presentimientos.

El piloto Mario Bustamante había cumplido 17 mil horas de vuelo. Tenía 41 años.

En su casa lo esperaban, como siempre, su esposa, Olga Piñeira Rubio y sus seis hijos a quienes nunca olvidaba traer un regalo cada vez que se ausentaba. Hacía 16 años que piloteaba los aviones de LAN, sin haber tenido jamás una dificultad.



El piloto, comandante Mario Bustamante Astete.



El copiloto, Patricio Rojas Vender.

Junto a él, en el viaje fatal, estaba el joven copiloto Patricio Rojas Vender, que sólo tenía 27 años. Había egresado de la Escuela de Aviación "Capitán Ávalos" en 1957, y en 1960, obtuvo su licencia de piloto comercial en la Dirección de Aeronáutica, requisito básico para ser piloto de LAN. Su hermosa viuda Silvia Sotta, aún no se acostumbraba a las frecuentes ausencias y cuando el partía no podía disimular su temor. El reía y la tranquilizaba.

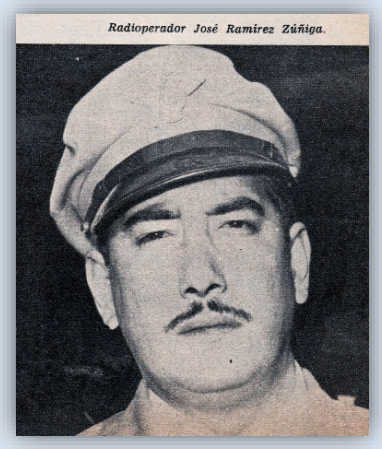
Al ingeniero de vuelo Dalmiro Jaramillo Gómez sus compañeros le llamaban "el solterón", porque no se había casado, pero lo respetaban mucho por sus grandes conocimientos técnicos.

Como buen osornino, era un enamorado de los cerros y de los lagos, que le recordaban su bello paisaje sureño.



El tripulante de mantenimiento, Dalmiro Jaramillo Gómez.

El “decano” de los tripulantes era José Ramírez, el radioperador. En abril cumpliría 48 años. De los cuales dedicó 20 a LAN. El vicepresidente de LAN, Eric Campaña, hizo de él un emocionado recuerdo: “*Nosotros ya sabíamos. Chocolates blancos para los cabros del “Negro” -eran cuatro- Y le preguntábamos “Negro” ¿Les llevas chocolates a tus niños? Ah, entonces podemos partir”*.


Radioperador José Ramirez Zúñiga.



Marcos Hassard, el buen mozo sobrecargo del avión accidentado, nació en San Fernando un 13 de enero de 1931, tenía 31 años, pero no era supersticioso.

Primero quiso ser ingeniero, pero luego abandonó ese sueño por este otro que se vive en las nubes.

Juanita Uribe, su compañera y sus dos hijitos lloraron sin consuelo porque sabían que no volvería nunca más.



Y entre los mártires que enlutaron la aviación chilena no faltaron dos hermosas muchachas, que pudieron haber elegido cualquier trabajo o el tranquilo refugio de su hogar.

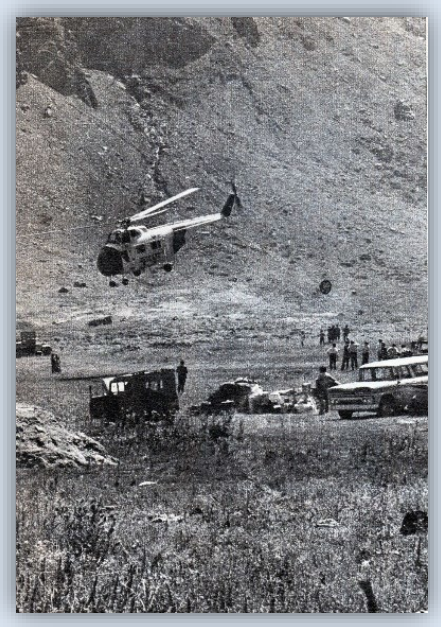
Miriam Concha Figueroa, con sus bellos 27 años y su dulce sonrisa. Cuando le preguntaban donde había nacido y ella respondía qué en Los Ángeles, el infaltable piropo que recibía era: *“No me extraña, usted es un ángel también.*”



Elegida como una de las más bonitas auxiliares de vuelo chilenas, su rostro había ilustrado un calendario en homenaje a la mujer. En la lectura de la foto se le identificaba así. *“Ella eligió el maravilloso oficio de volar, dueña de casa del aire, moderna profesión que la eleva sobre las altas cordilleras, las anchas pampas y las playas del continente”.*

Sonia Yebra Fernández, la otra auxiliar mártir, tiene una historia triste. Rubia, alta y buena moza, quiso ser reportera. Dos años estuvo en la Escuela de Periodismo de la U. de Chile. Como necesitaba trabajar abandonó sus estudios e ingreso a LAN. Se casó y para no perder su trabajo, no comunicó su matrimonio.

Un día volando sufrió una fatiga. Entonces se supo que esperaba un hijo. La despidieron porque el reglamento exigía que fueran solteras. Pero su matrimonio fracasó. Sonia, que era madre de una pequeña, rubia como ella, suplicó que la dejaran volver hasta conseguir que la perdonaran por haber faltado al reglamento.



EL RESCATE

Según numerosos testigos el sábado 6 de febrero, alrededor de las ocho horas con treinta y seis minutos, se pudo observar como el DC-6B 404 de LAN, de la ruta Santiago, Buenos Aires, Montevideo, comenzó a perder altura en San José de Maipo. Frente a Baños Morales, encajonado por los cerros, trató de elevarse por sobre los macizos que enfrentaba. Hubo una "aserruchada" dramática, algo así como un bramido mortal que estremeció por igual a arrieros y habitantes del poblado de Lo Valdés.

Luego de sentirse un fuerte impacto y tras él una oscura columna de humo que duro más de diez minutos que se elevó como una señal premonitoria; noticia que más tarde sería denominada como la mayor tragedia aérea acontecida en país.

LOS RECUERDOS

La prensa santiaguina siguió con vertiginoso despliegue reporteando este accidente, que habiendo ocurrido tan temprano, le entregaba la posibilidad incluso de llegar hasta el sitio del suceso, o por lo menos hasta las cercanías, para ilustrar al día siguiente a los ávidos lectores, familiares e incluso a los integrantes de la misma compañía aérea que veían como un nuevo desastre similar al del DC-3 N° 210, del año 1961, venía a empañar la reconocida trayectoria internacional, que hasta el año anterior la había distinguido con el premio internacional de Seguridad de Vuelo.

Entre quienes tenían voz para opinar sobre las causas de este fatal accidente, se encontraba el piloto Pedro Gasc, quien en su bitácora profesional lucía la difícil labor de ex fiscal del accidente ocurrido al LAN N° 210, quien a primeras entrevistas expresaba palabras con futuro para los investigadores: *"Este accidente no tiene explicación lógica".*

Estas expresiones eran apoyadas por Santiago Martinson Osorio[7], quien a sus palabras unía los boletines meteorológicos sobre la cordillera en la estación Cristo Redentor, que preveía cielos despejados y viento suroeste de 5 nudos por hora.

En Ezeiza, lugar de su próximo aterrizaje, se pronosticaban cielos despejados y viento calmo.

[7] Meteorólogo, de LAN-CHILE, con estudios en la Escuela de Ingeniería de la U. Católica, U. de Medellín (Colombia) y California (EE.UU.), titulado Meteorólogo Provisionista en 1946, habiendo ingresado al Depto. de Meteorología de LAN en 1944. Años 45 y 46 becado a los Estados Unidos a especializarse en la materia. Fue profesor de la Escuela Naval en Meteorología.

Agregaba Martinson, que antes de las siete de la mañana, el piloto Mario Bustamante, a cargo del vuelo 107 de ese día, se enteró de estos detalles en su oficina, verificando que todo estaba "*okey"*.

Diecinueve años de trabajo de Mario Bustamante en LAN-CHILE le otorgaban una antigüedad reconocida de absoluta confianza en su misión. Era N° 37 del escalafón de pilotos, con numerosos viajes a Punta Arenas piloteando los viejos DC-3.

En 1963 junto a los pilotos Benavides, Larson y León, fue becado a Suiza para efectuar un curso de vuelo por instrumentos. Ante de ser piloto había trabajado como despachador en la línea comercial de LAN.

LOS MINUTOS FATALES

El avión LAN 404 despegó de Los Cerrillos a las 08:06 horas del sábado 6; pañuelos de todos colores despedían a los viajeros, entre ellos turistas, deportistas, viajeros de ocasión y una tripulación preocupada de prestar el mejor servicio.

Casi todos los viajeros protegían sus ojos con lentes oscuros, para evitar los potentes rayos de sol que enfrentarían minutos más tarde.

En días normales, el decolage de estos vuelos se hacía en dirección sur, enfilando hacia Melipilla, comenzando a tomar altura hasta llegar a los 18.000 pies -unos 6.000 metros- como mínimo.

Desde esa altura comenzaban a rumbear hacia el macizo andino y sobrevolaban el Cajón del Maipo, a unos 18.700 pies, maniobra que demoraba unos 30 minutos, siendo obligatoria para todo piloto.

No obstante, esa mañana del sábado 6, el piloto despegó rompiendo el aire con su proa hacia el norte. Según apreciaciones su ruta fue normal hasta las 08:22 horas, momento en que el radioperador, pidió autorización a la torre de control para realizar un cambio de ruta. Concedida la petición, el avión continuó su vuelo.

Los relojes despedazados de las víctimas, marcaron las 08:38 horas, como la catástrofe aérea más grande sufrida en el país hasta esa fecha.

Desde allí, sólo elucubraciones sobre el accidente comenzaron a circular en diversos medios, las que naturalmente más tarde serían aclaradas, mediante las investigaciones realizadas por la fiscalía de Aviación y sus elementos técnicos en la materia.

Las alarmas se encendieron poco después de la 09:15 horas, cuando el veraneante Jorge Gómez, quien vio pasar y estallar el avión contra los cerros, dio aviso en la bocatoma de la central hidroeléctrica "Los Queltehues", en el cajón del Río Valdés.



Una de las aeronaves desplegadas por la Prefectura Aeropolicial para la búsqueda de la aeronave accidentada, logró ubicarla cincuenta minutos más tarde de difundida la alarma -11:05 Hrs-. Se trataba de un Aeronca Champion tripulado por los tenientes Jaime Domenech Zapata y Daniel Henríquez Reyes, quienes fueron los primeros en sobrevolar la zona ubicada entre los cerros Catedral y La Corona. Debido que el Aeronca volaba casi al máximo de su techo, en un principio los aviadores vieron sólo pequeños restos que confundieron con los de un presunto Cessna, lo que pronto fue aclarado por varios vuelos de aviones FACH, quienes rectificaron que se trataba del cuadrimotor LAN y que no había sobrevivientes.

El vicepresidente de LAN Eric Campaña Barrios, asumió de inmediato el duro revés que significaba para la compañía la pérdida de 88 vidas, informando al Gobierno, y contactando a familiares de las víctimas, coordinando además todo lo necesario para rescate.

LISTA OFICIAL DE LOS PASAJEROS QUE IBAN A BORDO DEL DC-6B 404, ENTREGADA POR LAN CHILE Y PUBLICADA POR EL DIARIO "LA NACIÓN" EL 7 DE FEBRERO DE 1965.

Los viajeros eran chilenos (54), argentinos (15) peruanos (2), uruguayos (2), alemanes (2), norteamericanos (1), checoeslovacos (1), italianos (3) y ruso (1)
Total: 86 [8]

PASAJEROS LAN 404
TRIPULACIÓN (7)

1. PILOTO: COMANDANTE MARIO BUSTAMANTE ASTETE
2. COPILOTO: PATRICIO ROJAS VENDER
3. SOBRECARGO: MARCOS HASARD BEHAR
4. RADIOOPERADOR: JOSÉ RAMÍREZ ZÚÑIGA
5. MECÁNICO: DALMIRO JARAMILLO GÓMEZ
6. AUXILIAR DE VUELO: SONIA YEBRA FERNÁNDEZ
7. AUXILIAR DE VUELO: MYRIAM CONCHA FIGUEROA

PASAJEROS CHILENOS (54)

1. ROBERTO MARTINEZ RAMIREZ
2. GONZALO MARTÍNEZ DAVIS

[8] Para dar el número de 86 pasajeros y tripulación, nos hemos ceñido a la publicación mencionada, no obstante tener claro que la prensa habló de 88 y la Fiscalía habló de 87 fallecidos.

3. ALFREDO WOLFF HIRICH
4. ELLEN HORWITZ COHO
5. MÓNICA WOLFF HORWITZ
6. MARCELO HORWITZ
7. MARISOL FIGUEROA PÉREZ
8. GLORIA BUNSTER DEL SOLAR
9. EDITH HELLERMAN BASSMANN
10. VICTORIA KLIMESCH STEGMAIER
11. ALICIA GANDARILLAS CORTEZ
12. ERIKA MUÑOZ MÜLLER
13. MÓNICA MUÑOZ MÜLLER
14. FRIDA MÜLLER ZILLMER
15. ANNELIESE ÉRICA MÜLLER
16. ERCIO METTIFOGO BARRAZA
17. MARCELA CARMONA DE LA FUENTE DE METTIFOGO
18. EDUARDO INOSTROZA SAAVEDRA
19. ORLANDO GALLARDO RIVERA
20. LUIS ALBERTO WEVAR SOTO
21. LAURA DALILA RIVAS DE MEZA
22. EDUARDO PIZARRO CONTRERAS
23. AUGUSTO FLORENTINO RAMOS VERGARA
24. HERNÁN MEZA JELDRES
25. GUILLERMO PINO GALVÁN
26. LILIA SANCHEZ MARTÍNEZ
27. RENÉ SALINAS URZÚA
28. LUIS VERGARA
29. SERGIO VARGAS NANJARÍ
30. TEODORO GUSTAVO SILVA
31. ALVARINO SEPÚLVEDA
32. VÍCTOR NARANJO SANTELICES
33. SERGIO TORRES MOLINA
34. JUAN LEVILL TORRES
35. SERGIO VILLALOBOS BRAVO
36. DANIEL FUENZALIDA MUÑOZ
37. GUILLERMO ORTEGA
38. SERGIO CÓRDOVA CARRASCO
39. LEONORA LEÓN HARDT (ARGENTINA)
40. SILVIA BRAVO VARGAS

41. MARÍA MÁRQUEZ BARRERA
42. ANA VILLAGRÁN MOREIRA
43. EUGENIA GONZÁLEZ
44. FLOR MARÍA GARCIA SÁNCHEZ
45. JORGE CASTAÑEDA
46. ADRIANA BARAHONA GARCÍA
47. ISABEL HERNÁNDEZ OVALLE
48. OLGA MARTÍNEZ SÁEZ
49. MARINA MARTÍNEZ SÁEZ
50. RICARDO HENRIQUEZ JORQUERA
51. EDITH SALA ARAYA
52. RODOLFO AQUEVEQUE
53. RICARDO AQUEVEQUE
54. RODOLFO AQUEVEQE

PASAJEROS URUGUAYOS: (2)

1. FEDERICO GRAVES
2. ROTE MORTON

PASAJEROS ALEMANES (2)

1. IRMA ROSSEL
2. PHILIP ROSSEL

PASAJEROS ARGENTINOS (15)

1. MARÍA MÉNDEZ DE SCHILDLER
2. PATRICIA SCHILDER
3. JORGE JAVIER SCHILDER
4. ALEJANDRO SCHILDER
5. IDA GRODSINSKY
6. ALICIA AGRIPINA BASSANI
7. SARA V. DE RODRÍGUEZ
8. MARIO DRAPANESES
9. ROSA BERCOVICH DE GELSTEIN
10. FRIDA B. DE CYMERMAN
11. JOSÉ R. CYMERMAN
12. DAVID CYMERMAN
13. DANIEL LIBERMAN
14. BERTA DE LIBERMAN
15. HÉCTOR MONZÓN

PASAJEROS ITALIANOS (3)

1. ROBERTO NOSEDA
2. RENATO NOSEDA
3. ÉRCOLE MELLONI

PASAJEROS PERUANOS (2)

1. JORGE SCHILDER
2. WILFREDO GUTIÉRREZ

PASAJEROS NORTEAMERICANOS (1)

1. HELLEN BERER

PASAJEROS CHECOSLOVACOS (1)

1 ALEVTINA KLIMENKO

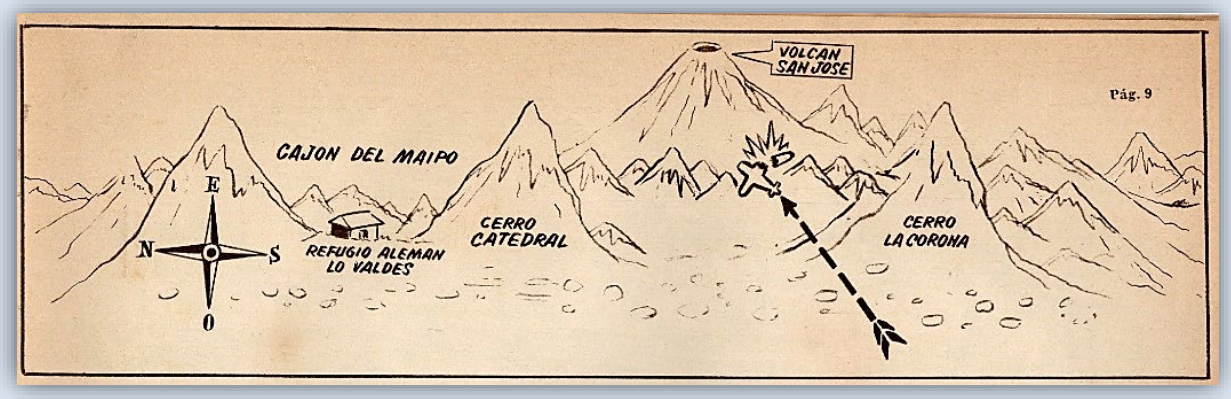
PASAJEROS RUSOS (1)

1. ALEJANDRO KLIMENKO

Pasadas las once de la mañana, la noticia ya estaba en todas las radios y amigos y familiares de las víctimas llegaban hasta las oficinas de LAN con el fin de saber detalles de la búsqueda.

Personal de Carabineros de El Volcán, último retén hacia el interior, se dirigieron rápidamente hasta la localidad de Lo Valdés, donde organizaron la primera patrulla de reconocimiento que llegó hasta el lugar del accidente. En pocas horas el camino hacia la cordillera estaba lleno de arrieros, curiosos y periodistas.

Todos los que de alguna forma llegaron hasta el lugar del accidente, pudieron comprobar que el desastre fue total. No hubo sobrevivientes y el avión quedó totalmente desintegrado al chocar una de sus alas contra la ladera del cerro, conocido en esos años como “La Corona”.





EL INTENDENTE
Entre las autoridades que supervigilaron las faenas de rescate estuvo el Intendente de Santiago, Sergio Saavedra (derecha).

En las labores de rescate propiamente tal, participaron la Fuerza Aérea de Chile, La Escuela de Infantería de San Bernardo, Regimiento de Ferrocarrileros, Carabineros de Chile, Cuerpo de Socorro Andino y una infinidad de arrieros y lugareños que colaboraron de una u otra manera en la búsqueda de los restos de los pasajeros.









Fotos de parte de las labores de rescate efectuadas en el cerro La Corona, por las diferentes patrullas que participaron.

En marzo de 1965, se daba a conocer a la prensa los resultados emitidos por la Fiscalía, cuya investigación estuvo a cargo del fiscal Julio Tapia, quien también tuvo a cargo la investigación del accidente del DC-3 N° 210, cuyos antecedentes concluyeron que en esta ocasión el accidente fue ocasionado por una "falla humana" del piloto, por no haber existido situaciones meteorológicas que hubieran impedido realizar el vuelo de la forma acostumbrada para este tipo de aviones.

Héctor Alarcón Carrasco
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Acuña Almeida, Alejandro y otros. Valor, Resguardo y Servicio en los Cielos Nacionales
Barriga Kreft, Sergio. Historia de LAN- CHILE, 2 tomos, 1983
Diccionario Biográfico de Chile. T/G Periodística Chile, Santiago, 1964
Jackson, Robert. La Enciclopedia de la Aviación, España, 2018
Revista Ercilla
Revista VEA
Archivo del autor

LA CONQUISTA DEL AIRE POR EL HOMBRE
Arte y Aviación, parte de nuestra historia



La conquista del aire por el hombre, mural de Juan O'Gorman, 1937-1938.
Aeropuerto Internacional Benito Juárez, terminal 1, Ciudad de México

Tan interesante y controvertido, admirado por muchos, también odiado por algunos otros, y con una historia propia dentro de las artes plásticas de México, el mural ***"La conquista del aire por el hombre"***, realizado por el arquitecto Juan O´Gorman[9] es referencia obligada del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

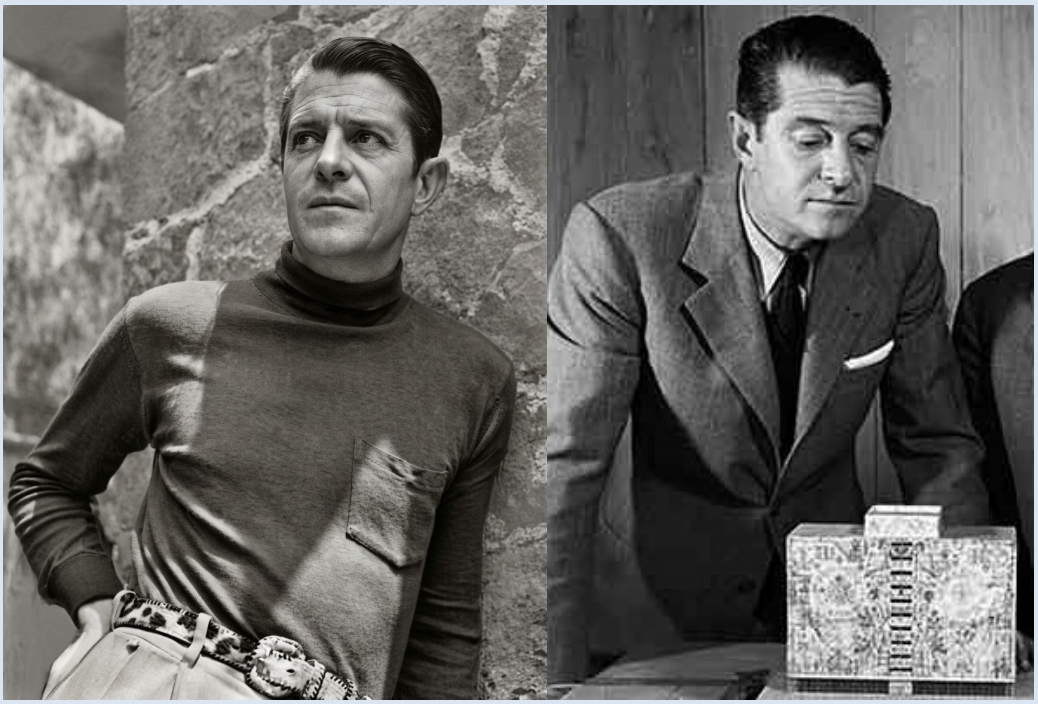
Su realización, propuesta por un secretario de Comunicaciones, y años más tarde otro secretario de la misma dependencia la envió a una bodega del Palacio de Bellas Artes; cuando un diplomático extranjero la criticó y exigió su destrucción y un subsecretario de Comunicaciones lo secundó, un crítico de arte del INBA casi lo logra. Luego un presidente de la república lo recuperó para el Museo Nacional de Historia en el Castillo de Chapultepec, y finalmente otro presidente del país lo devolverá a su casa original, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

La Obra

En 1937 el arquitecto mexicano Juan O´Gorman recibe la invitación de un amigo, el Arq. Fernando Puga, quien fuera el diseñador del primer edificio terminal Puerto Aéreo Central, para realizar la

[9] Juan O'Gorman O'Gorman fue un destacado pintor y arquitecto mexicano quien lideró un movimiento que la cambió radicalmente. Amigo de grandes figuras del arte y la cultura mexicana, O'Gorman forma parte de un imaginario del México moderno, funcionalista y posrevolucionario.

decoración del ambulatorio mediante un mural. El proyecto esencial diseñado por O´Gorman estaría conformado por tres murales: el principal se ubicaría en la parte del edifico terminal y expresaría “La historia de la aviación”, y dos más en las áreas laterales de la escalera central que conducía a la planta alta, donde se localizaban las oficinas de las líneas aéreas. Uno hablaría de “Los mitos paganos” y el otro de “Los mitos religiosos”; los tres murales en conjunto formarían “La conquista del aire por el hombre”.



Arquitecto Juan O´Gorman

El proyecto fue presentado al entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, general Francisco J. Mújica, quien quedó muy satisfecho. Sin embargo, fue sincero con O´Gorman, indicando que buscaría el patrocinio de las propias aerolíneas para llevar a cabo su obra, pues la dependencia no contaba con recursos.

Sería entonces, el Lic. Gustavo Espinosa Mireles, en aquellos años presidente del Consejo de Administración de la Compañía Mexicana de Aviación, quien aprobó que la CMA cubriera el total de los honorarios del joven pintor, pues la empresa era el principal operador del aeropuerto en aquellos años.

Fueron siete meses que duró el trabajo de elaboración de los murales, entre 1937 y 1938. Por las características de los muros, O´Gorman tomó la decisión de realizar “La historia de la aviación”, que era el mural principal, en pintura al temple sobre una superficie de 12 metros de largo por 3.50 de alto, de masonite americano preparado espacialmente y enmarcado en un bastidor de madera.



El mural "La Conquista del Cielo por el Hombre" del Arq. Juan O´Gorman,
En la antigua Terminal del Aeropuerto Central de la Ciudad de México en los años 40.
Foto Archivo Revista Aviación Civil.

En este mural se hablaba del desarrollo de la aviación desde la época prehispánica hasta la actualidad de aquellos años.

La obra iniciaba el recorrido presentando al monarca Netzahualcóyotl que sostenía con sus manos a un murciélago; se continuaba con los proyectos de Leonardo Da Vinci, las primeras ascensiones en globo en Francia por los hermanos Jacques y Joseph Montgolfier; los primeros planeadores y posteriormente se mostraba las primeras máquinas voladoras y con ellas a los hermanos Wilbur y Orville Wright, así como al brasileño Alberto Santos-Dumont; a pioneros en fabricación de aeronaves: Henry Farman, Louis Blériot, Léon Delagrange y Glenn Curtiss, así como a importantes hombres y mujeres que realizaron grandes hazañas en la aviación como fueron la aviadora inglesa Beryl Markham, la norteamericana Amelia Earhart, el soviético Valeri Chkálov y el estadounidense Charles Lindbergh.

Se finalizaría con el uso del avión para la industria y la guerra, con la torre Eiffel al fondo para el anclaje de dirigibles en esa época y los túneles de aire para pruebas de motores de transportes aéreos.

Los otros dos murales del conjunto se realizaron en fresco. El primero de ellos, “Los mitos religiosos”, mostraba al profeta Elías de Tesbe ascendiendo al cielo en su carro de fuego, a los ángeles voladores y a los santos.

El segundo, “Los mitos paganos”, mostraba una crítica social hacia la época, al fascismo de aquellos años previos a la guerra, donde se mostraba a Hitler y Mussolini, cuyos rostros precedían a cuerpos de serpientes que salían de una torre feudal. Estos murales fueron objetos de fuertes críticas y ataques por algunos sectores de la sociedad mexicana.

La polémica, su destrucción y el peregrinar

Un diplomático alemán, en aquel tiempo asignado a la embajada de su país en México, al ver el mural en el Puerto Aéreo Central armó un gran alboroto. El diplomático levantó una protesta escrita ante el gobierno mexicano y el entonces subsecretario de Comunicaciones, Ing. Modesto C. Rolland, exigiendo por escrito a O´Gorman la inmediata modificación de los murales donde *“se pintaban cabezas con parecido a jefes de Gobierno de Estado a quienes ninguna razón hay para insultar tal como usted lo ha hecho*”.

O´Gorman tramitó un amparo para poder evitar tal arbitrariedad contra su obra, Sin embargo, al llegar al Puerto Aéreo con el documento se le impidió entrar al edificio terminal. Adentro otros artistas plásticos encabezados por Diego Rivera y Ricardo Zevada no pudieron hacer nada para impedir el que trabajadores destruyeran los murales “Los mitos religiosos” y “Los mitos paganos”.





"Los Mitos religiosos" y "Los Mitos Paganos", las dos secciones destruidas del Mural de Juan O´Gorman por el Gobierno mexicano. (Archivo Hugo Gutiérrez)

"La historia de la aviación", la sección principal de "La conquista del aire por el hombre" permaneció en la antigua Terminal del Puerto Aéreo hasta 1954 cuando fue inaugurado el nuevo edificio; pero en las nuevas instalaciones no se contempló un espacio adecuado para la obra. El entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el Arq. Carlos Lazo, tomó una decisión sencilla: recortar el mural en diez secciones y colocarlo en donde hubiera lugar disponible, a lo que O´Gorman se negó rotundamente.

Entonces se tomó otra sencilla solución: enviarlo a las bodegas del Palacio de Bellas Artes. Pero ahí no terminó el problema, un crítico de arte de nombre Salas Anzures, entonces jefe del departamento de Artes Plásticas, tomó la decisión de guardar el mural en una bodega donde la humedad y el abandono aunado a los trabajos de intendencia generarían un serio deterioro al mural.

El rescate de una parte del patrimonio cultural de la nación

Al paso del tiempo, en las postrimerías del sexenio del presidente Adolfo López Mateos, al conocer de viva voz del Arq. O´Gorman el lamentable destino de la obra giró órdenes para rescatarlo y colocarlo en el lugar más conveniente, el Museo Nacional de Historia del Castillo de Chapultepec. Ante el daño causado por el abandono y la humedad en cerca de 10 años, el mismo autor tuvo que realizar un proceso de restauración muy completo para que el mural recuperara su resplandor original. A partir de 1963, propios y extraños admiraron la obra en su nueva casa.

Es en agosto de 1979, en el ahora Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) cuando fue inaugurada una remodelación extrema en el edificio terminal para ampliar su capacidad y mejorar el servicio a los miles de pasajeros que hacían uso de sus instalaciones. El proyecto fue llevado a cabo por el Arq. Ernesto Velasco León, quien tuvo a bien tomar en cuenta un lugar adecuado para colocar la obra; y es el entonces presidente de la república, Lic. José López Portillo, quien ordena al Instituto

Nacional de Antropología e Historia (INAH) que traslade el mural a su nuevo lugar en el AICM y a la vez sea considerado oficialmente como patrimonio cultural de la nación. Finalmente, Juan O´Gorman alcanzó a ver nuevamente su mural "La conquista del aire por el hombre" colocado en el lugar donde debió haber permanecido siempre.

Con motivo del 50 aniversario del AICM, en 2004, Correos de México emitió una estampilla conmemorativa, la cual era una muy bien lograda reproducción del mural, dividida en tres timbres postales, los dos timbres de los lados tenían un costo de $6.00 pesos mexicanos cada uno y el timbre central costaba $8.50 pesos.



Timbres Postales emitidos por Correos de México, emitidos con motivo del 50° aniversario del AICM en 2004. Colección Hugo Gutiérrez

El organismo Fomento Cultural Banamex exhibió en el entonces Palacio de Cultura Banamex (Palacio de Iturbide) entre 2005 y 2006 una exposición bajo el título Juan O'Gorman 100 años: temples, dibujos y estudios preparatorios. La cual contenía diverso material del Arquitecto, como planos de diseños, maquetas y algunos d ellos murales originales traídos en exprofeso, entre los cuales se

encontraba “La Conquista del Cielo por el Hombre”, el cual fue retirado momentáneamente de su ubicación en la Terminal 1 del AICM y se colocó una réplica fiel del mismo. Una vez terminada la exposición, Fomento Cultural Banamex, regreso a finales de 2006 el Mural a su lugar en el Aeropuerto capitalino, no sin antes darle un trabajo de limpieza, y la réplica fue ubicada en el área de salidas nacionales de la entonces nueva terminal 2.



Así luce actualmente el Mural “La Conquista del Cielo por el Hombre, La Historia de la Aviación” Tras la remodelación que llevó a cabo el Grupo Marina, en el aeropuerto capitalino. Foto Hugo Gutiérrez.



Réplica del Mural de O´Gorman, en el área de filtros de salidas de la Terminal 2 del AICM en la actualidad Foto: Hugo Gutiérrez

El autor

Juan O´Gorman nació el 6 de julio de 1905 en la Ciudad de México. Su padre fue el ingeniero y pintor irlandés Cecil Crawford O'Gorman de quien heredó no solo el gusto por el arte, sino también recibió de él sus primeras lecciones de dibujo y pintura.

Llevó a cabo sus estudios primero en la Academia de San Carlos y posteriormente en la Facultad de Arquitectura en la Universidad Nacional Autónoma de México. A finales de los años 20 hizo sus primeros murales en cantinas y pulquerías. A principios de los años 30, continuó pintándolos en inmuebles públicos y particulares.



Autorretrato, Juan O´Gorman,

Entre 1932 y 1934 estuvo a cargo del Departamento de Construcciones de Edificios de la Secretaría de Educación Pública. Construyó más de treinta escuelas para esa dependencia.

Entre sus principales obras están varios murales en el Museo Nacional de Historia (Castillo de Chapultepec), la Biblioteca Central de Ciudad Universitaria, el mural "El crédito transformó a México" y "La historia de Michoacán", así como la Casa Museo de Diego Rivera y Frida Kahlo. En 1972 recibió el premio Nacional de Bellas Artes.

El artista fallecerá en la Ciudad de México el 18 de enero de 1982.

Un legado que también vuela

La historia de la aviación no se encuentra únicamente en las aeronaves, en los aeropuertos, en los documentos o en las hazañas de quienes conquistaron los cielos. También permanece en aquellas expresiones del arte que supieron interpretar y transmitir el profundo significado que tuvo para la humanidad el sueño de volar. Es así que el mural "*La conquista del aire por el hombre"*, constituye precisamente uno de esos singulares testimonios. Su propia historia —marcada por la admiración, la controversia, la destrucción de parte de la obra, el abandono, el deterioro, el rescate y finalmente su retorno al aeropuerto— es también una enseñanza sobre la fragilidad de nuestro patrimonio histórico. Que una obra concebida en torno a la aviación haya sobrevivido a tantos avatares hasta regresar al lugar para el cual fue creada constituye, en sí mismo, una verdadera historia de perseverancia.

Hoy, al contemplar nuevamente esta obra, podemos entender que la memoria aeronáutica se construye también desde otras disciplinas. La pintura, la arquitectura, la literatura, la fotografía y el arte en general han contribuido a preservar aquello que, de otro modo, podría perderse con el paso del tiempo.

Por último, quepa recordar que mientras exista la voluntad de conservar su historia, las alas de quienes hicieron posible la conquista del aire continuarán volando en la memoria.

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

FUENTES DOCUMENTALES:

O´Gorman, Grupo Financiero BITAL, México, 1999
Ruiz Romero-Bataller, Manuel. (1997). Historia de los Aeropuertos en México, México
Revista Aviación Civil, DGAC, México, 1954, 1957, 1959
Revista Mundo Interlineal, México, septiembre, octubre 1979
https://www.admagazine.com/arquitectura/juan-o-gorman-arquitecto-modernidad-mexicana-20200720-7129-articulos

DOUGLAS C-53D DO
DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL A UN RINCÓN DE JUEGOS INFANTILES EN CHILE



Imagen referencial de un Douglas C-53D volando durante la 2ª Guerra Mundial.

Esta es la historia de un avión icónico de la aviación mundial; el Douglas DC-3/C-47. Su producción empezó en el año 1935 y aun algunos ejemplares siguen volando hoy y seguramente llegarán tranquilamente a los cien años, surcando los cielos.

Las unidades de estas aeronaves, fueron fabricadas por la Douglas Aircraft Company, en sus plantas de Santa Mónica, en Long Beach en el Estado de California, y también en Oklahoma City, Estado de Oklahoma, en los Estados Unidos de América.

También en otras fábricas aeronáuticas, como: Sikorsky, Stearman, Northrop y Stout Airlines, fabricaron bajo licencia estos aviones, durante la Segunda Guerra Mundial.

Todas las fábricas produjeron aproximadamente 10.654 unidades de las variantes Douglas Company C-47, C-53 y C-607, y de la versión civil conocida como DC-3.

Nuestro ejemplar de investigación, modelo C-53D-DO Skytrooper, fue entregado a la *United States Army Air Forces* (USAAF), el 11 de mayo del año 1943, recibiendo el número de construcción 42-68775 y número de serie 11702.

Operó en la Segunda Guerra Mundial, primero por la USAAF, y luego por la Royal Air Force (RAF) desde el 16 de diciembre del año 1944. Terminada la guerra, fue traspasada a la Corporación Financiera de Reconstrucción el 1 de junio del año 1946.

Fue reconvertido a la versión DC-3A y entregado a la aerolínea *Pan American Airways* en agosto de 1949, recibiendo la matrícula comercial NC49549. Poco tiempo más tarde, fue nuevamente transferido a *Whitbeck Aircraft*, manteniendo su matrícula.



Imagen referencial de un Douglas DC-3A restaurado en USA.

En febrero del año 1953 será entregado junto a otras aeronaves del mismo tipo a la Fuerza Aérea de Chile, siendo inicialmente destinada al Grupo de Aviación N° 10 de transporte, con el número 955.

Este avión junto al numeral 958, portaban puertas de embarque del modelo Douglas DC-3



Fotografía del 955 Fach en Texas, USA en el año 1956. Imagen: Sr. Rodrigo Jiménez Schmidt.

En la Fach realizó múltiples labores de transporte a lo largo de Chile. Especialmente se recuerda en mayo del año 1960, cuando fue parte de la flota que transportó ayuda y realizó operaciones de evacuación de muchos de los damnificados del terremoto de Valdivia.



Recorte de prensa de la época señalando la labor de la Fach post terremoto.

Finalmente, y tras doce años de operaciones en nuestra Fuerza Aérea, fue dado de baja el 30 de septiembre del año 1965. La Fach luego de sacar todas las piezas y partes utilizables para otros aviones similares, lo dejó estacionado en los terrenos adyacentes al Grupo de Aviación N°10.

Doce años después, en 1977, el avión ya sin gran parte de sus alas, fue donado al Club Palestino, y transportado por tierra su fuselaje, hasta las dependencias del citado club, ubicado en la comuna de Las Condes, de nuestra capital.



Fotografías del avión recién llegado al Club Palestino en febrero de 1978. Imágenes: Sr. Stephen Simms.



Tal como lo revelan las fotografías, a su llegada al Club Palestino, el avión aun lucía el esquema de la Fach y su numeral 955, estando posado sobre sus ruedas en mal estado.

Posteriormente fue pintado de color blanco y transformado en juegos infantiles para niños, adosando a su fuselaje una escalera de ingreso y un resbalín. También se eliminaron los neumáticos dañados y se construyó una mole de cemento para nivelar la estructura desde el tren trasero.



Fotografías tomadas en el año 2004.
Imagen: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

De acuerdo con las imágenes, se puede observar, que se le adosaron vidrios a la cabina, y que se agregaron otras estructuras a su fuselaje, además de instalar jardines a su alrededor.

El día 16 de marzo del año 2024, el spotter de *Ecuador Aviation Photography*, señor Sandro Rota, pasó por las dependencias del Club Palestino, y captó el avión como estaba en esa fecha, coincidiendo su estado de conservación, con otros registros del autor.



El Douglas C-53D-DO en el año 2024. Créditos: AirHistory.net – Sandro Rota

La historia del Douglas C-53D-DO, numeral 955, es también la historia de una aeronave que se resiste a desaparecer. Nacido en plena Segunda Guerra Mundial, protagonista de una época decisiva para la aviación mundial; e incorporado posteriormente a la Fuerza Aérea de Chile, este avión ha sido partícipe de importantes misiones de transporte y apoyo institucional y al país, donde acumuló en sus estructuras una parte de la propia historia aeronáutica de nuestro país.

Su trayectoria posterior constituye un particular contraste con aquel pasado. Después de doce años de servicio en la FACh, fue dado de baja y, con el paso del tiempo, terminó convertido en un elemento destinado al entretenimiento infantil. Así, el que alguna vez surcara los cielos de Norteamérica y que luego cumpliera misiones al servicio de Chile, pasó a formar parte del paisaje terrestre de una generación de niños.

Existe, sin embargo, una hermosa paradoja en este destino. Aquel avión que fue construido en tiempos de guerra y concebido para responder a las necesidades de un conflicto, terminó muchos años después cumpliendo una misión completamente diferente, que es proporcionar momentos de alegría a los niños, despertar su imaginación y, quizás, compartir los sueños de muchos de ellos hacia ese mismo cielo que alguna vez surcó.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Barriga Kreft, Sergio. Cáceres Godoy, Claudio. Monografía *Douglas DC-3/ C-47 en los cielos chilenos.*
AirHistory.net
https://www.tracesofwar.com/sights/146444/Crash-Site-Douglas-C-53-Skytrooper-DC-3-42-15549.htm.
file:///G:/Varios/0%20Many/1%20Fotos%20Aviones%20por%20clasificar/00%20Archivo%20Web/img.webp.
Roll Out Blog Spott.
Archivos del autor.

Colaboradores:

Sres. Stephen Simms; Rodrigo Jiménez Schmidt; Rino Poletti Barrios y Sandro Rota (Ecuador).

VIII. SABÍA UD.?

Sabía usted que hace 84 años atrás, con fecha 17 de julio de 1942, se declaraba creado el Club Aéreo de la ciudad de Lautaro?



Los aviadores Clodomiro Figueroa y Emilio Castro fueron los primeros pilotos en colocar ruedas con sus aviones sobre suelo lautarino, allá por el lejano año de 1914. Claro que no llegaron en vuelo. Llegaron por ferrocarril y desde la estación los aviones fueron llevados en carreta hasta el lugar donde se haría el espectáculo aéreo.

Por su planicie ocuparon los terrenos de “El Avellano”, lugar que más tarde utilizarían otros pioneros de nuestra aviación para efectuar sus volaciones con mayor o menor éxito. Igualmente lo harían más tarde los aviadores de la Base Aérea Maquehue, de Temuco, cuando realizaban vuelos esporádicos a este sector.

Cuando a principios de 1941 una Comisión del Club Aéreo de Chile efectuó una visita a los clubes aéreos existentes en el país, se encontró con una realidad desastrosa. La falta de material de vuelo se hacía evidente, los clubes no marchaban como era debido, no había reglamentos internos y una serie de otros detalles que impedían el desarrollo de la aviación civil.

Con el fin de dar un efectivo impulso a esta actividad deportiva, el Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker, presidente del Club, se abocó a buscar una solución, la que surgió en una reunión cuando el Capitán Enrique Flores Álvarez propuso a la asamblea efectuar una colecta, que al igual que la efectuada por el Ejército el año 1920, permitiera la compra de nuevos aviones para los clubes.

Combatida la idea al principio, finalmente fue aceptada y con el nombre de “Alas Para Chile” fue llevada al Presidente Pedro Aguirre Cerda, quien dio su beneplácito y colaboró activamente para que esta colecta se efectuara el día 20 de agosto de 1941, fecha de celebración del nacimiento de O’Higgins.

Esta colecta realmente prendió en el ánimo del pueblo. Con una buena campaña de prensa y acudiendo a la virtud natural del chileno de apoyar ideas en beneficio del país, se logró la compra de una cantidad suficiente de aviones para dotar a los clubes aéreos con dos y hasta con tres máquinas. Se dio el caso de que cuando llegaron los aviones comprados a EE.UU., había ciudades importantes a las que se habían destinado aviones pero no tenían Club, por lo que rápidamente se crearon nuevos clubes para recibir los beneficios de esta bonanza aérea.

El Club Aéreo de Temuco era el más importante de la zona sur. Fundado el año 1929, en enero del año siguiente, siete alumnos volaban solos, entre los que se contaba el lautarino Werner Rikli, ingeniero agrónomo, nacido en Suiza quien había llegado a Lautaro en 1927. Se distinguía entre sus compañeros porque viajaba a caballo hasta Maquehue para poder participar de las clases en la escuela de vuelo del Club.

Siguiendo los pasos de Rikli, otro lautarino se interesó también por formarse como aviador civil. Se trataba de Juan Fauré Silva, quien el año 1942 se inscribió en el curso de vuelo que se dictaría en el Club Aéreo de Temuco. Fue su instructor el teniente René Sugg, de quien recibió las primeras lecciones en el único Gipsy Moth con que contaba el Club; reliquia anquilosada del correo aéreo de los años treinta, cuyo motor ya no tenía fuerzas para seguir volando, lo que interrumpía continuamente la instrucción.

En 1943, con la recepción de dos Aeronca L-3B producto de la campaña “Alas para Chile”, los cuales fueron bautizados como “Toqui” y “Cautín”, se reiniciaron las clases y Fauré pudo finalmente obtener su licencia de Piloto Aviador de Turismo. Al año siguiente en el Grupo de Aviación Nº 3 efectúa el curso de aspirantes a Oficiales de Reserva. Para cumplir con las exigencias del curso debió permanecer durante 45 días acuartelado recibiendo instrucción militar y de vuelo, diurna y nocturna en Fairchild PT-19 y Vultee BT-13, teniendo oportunidad de volar en Avro 626 y Focke Wulf 44, lo que le permitió recibir su nombramiento como Alférez de Reserva de la Rama del Aire de la Fuerza Aérea de Chile. Con estos antecedentes se presentó a la Dirección de Aeronáutica, donde rindió examen para recibir la habilitación de instructor de vuelo, el que rindió exitosamente y que más tarde le permitiría preparar a los primeros pilotos del Club Aéreo de su ciudad.

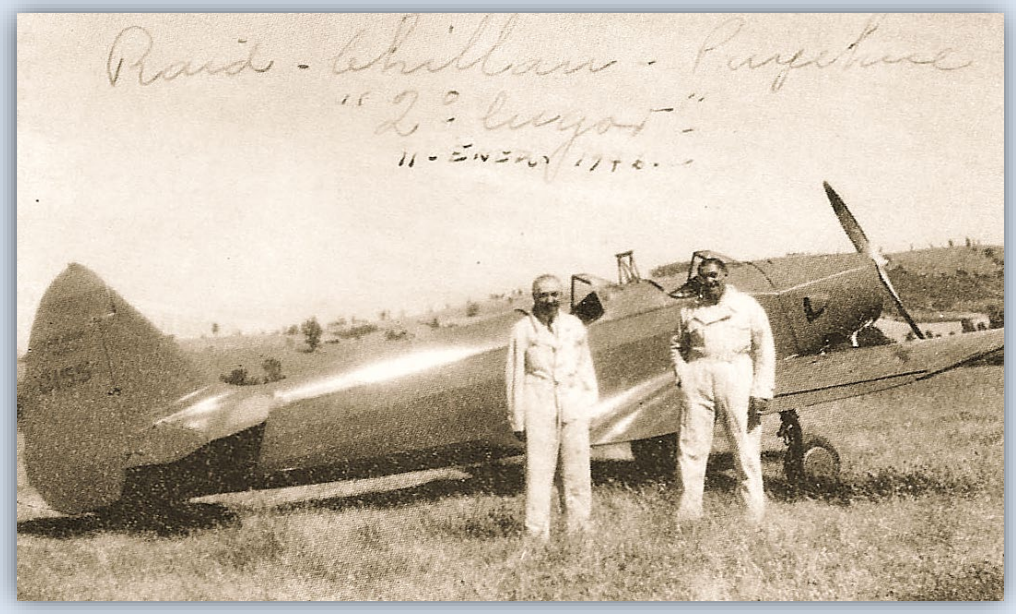
El que Lautaro hubiera sido uno de los buenos aportes financieros a la campaña “Alas Para Chile”, motivó a un grupo de sus ciudadanos a reunirse en el Centro Español *el 17 de julio de 1942*, quienes luego del habitual cambio de ideas declararon creado el Club Aéreo de Lautaro. La reunión fue presidida accidentalmente por Manuel Prado Casas, profesor de Historia del Liceo, teniendo como

invitado especial a Waldo Palma, Presidente del Club Aéreo de Temuco. Finalmente se eligió directorio, el que quedó conformado como sigue:

Presidente: Charles Smith Burnier; Vicepresidente Juan Fauré Silva; Secretario, Manuel Prado Casas; Tesorero, Sergio Muñoz; Secretario de Prensa, Francisco Castillo Aguayo; Directores: Leonidas Deramond Quezada y Clodomiro Aspee Carreño. Integraron además la reunión como socios de número: Renato González, Jaime Hoyos, León Donzé, Raúl Duhalde, Roberto Duhalde, Nolberto Leiva, Eulogio Mora, Jorge Jano, Oscar Allaire, Lorenzo Ruiz, Jorge Fernández, Clodomiro Aspee y Juan Caminondo.

Una de las primeras tareas del directorio fue la de buscar una cancha apropiada para los fines aéreos donde debería construirse un hangar y la sede social. Pronto el comandante del Regimiento les concedió una franja de 600 metros de largo, lugar en el que iniciaron los trabajos para habilitar la pista de aterrizaje. Tres años más tarde esta pista sería extendida a 1.100 metros, gracias a una donación de la sucesión de don Leoncio Diez y una compra a don Paulino Gutiérrez.

Con fecha 14 de enero de 1946, mediante Boletín Oficial Nº 3, la Fuerza Aérea reconoce como Instructor de Vuelo del Club Aéreo de Lautaro al Alférez de Reserva Juan Fauré Silva a quien el día 17 de enero de ese mismo año le corresponde el honroso honor de concurrir hasta la Compañía Chilena de Aviación, ubicada en Los Cerrillos, donde se le hace entrega oficial del primer avión para el Club Aéreo. Se trata del Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, el que el aviador trae en vuelo hasta Lautaro donde será recibido por la directiva, los socios del Club y un numeroso público que llegó hasta El Avellano.



Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, con el que Faure participó en el raid Chillán - Puyehue

Como una forma de dar a conocer su Club, Fauré participó en la gran concentración aérea realizada en Puyehue, específicamente en el raid Chillán-Puyehue en el que obtuvo un destacado 2º lugar, dejando en muy buen pie a su club ante las autoridades aeronáuticas y clubes presentes de todo el país.

Hubo una activa labor de directorio y socios del Club, lo que les permitió comprar un avión Piper J-3C Matrícula CC-SPB a la firma Besa y Cía., el que fue entregado en el mes de julio en Santiago junto con el Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC con el Nº 0016, con lo que el Club contaba ya con tres máquinas, suficiente para la instrucción de los nuevos aguiluchos lautarinos, que con verdadero entusiasmo e interés querían iniciarse en la conquista de los cielos de La Frontera.

El primer curso de vuelo efectuado en Lautaro estuvo integrado por Clodomiro Aspee Carreño, Germán Becker, Iván Fernández Diez, Alejandro Fernández Diez, Eugenio García Diez, Jaime Hoyos, Osvaldo Becker, León Donzé René Faesch, René Fernández Diez y Raúl Larraguibel.

El 7 de noviembre de 1946, se presentaron a examen ante la comisión presidida por el Capitán de Bandada Guillermo Marín Rodríguez, los once alumnos del curso, todos los cuales fueron aprobados luego de demostrar sus conocimientos en las pruebas teóricas y prácticas a que fueron sometidos por la comisión.

Luego de un almuerzo efectuado en el hangar, los lautarinos tuvieron oportunidad de poder disfrutar de vuelos populares, siendo numerosos los vecinos que disfrutaron de un paseo sobre la ciudad.

La pista de aterrizaje fue bautizada con el nombre del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Manuel Tovarías Arroyo, durante cuya gestión se había realizado la colecta “Alas Para Chile” y quien, en lo personal dio un efectivo apoyo a los clubes civiles. No obstante, recién el 18 de febrero de 1960 la Dirección de Tránsito Aéreo dictó la resolución que autorizaba su funcionamiento como Aeródromo Deportivo Privado, de propiedad del Club Aéreo de Lautaro, dejándolo apto para operaciones aéreas. Se dejaba constancia que la pista tenía un largo de 1.250 metros por 100 de ancho.

El 17 de noviembre de 1946, con la presencia del Gobernador Gilberto Salinas Roig, el Subdirector de Aeronáutica Eduardo Muñoz, el Jefe de la Brigada de Maquehue Alfonso Scheinhing, Comandante de la Primera Brigada Washington Silva y el Jefe la Tercera Brigada Luis Donoso, además de autoridades locales y una gran cantidad de público, tuvo lugar un gran festival aéreo donde se efectuó el bautizo de los tres aviones y el hangar del Club.

El Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, del Club, fue bautizado como “Lautaro”. Fueron sus padrinos: Francisco Faesch y señora; Julio Fernández y señora; Manuel Prado y señora; Leonidas Deramond y Juan Fauré y señora. En medio de los aplausos del público la señora de Fauré rompió la tradicional botella de champaña.

El Avión Piper Nº 115 matrícula CC-SPB, fue denominado “Perquenco” y fueron sus padrinos Fernando Eyzautier y señora; Pablo Paslack y señora; Claudio Anselme; Gustavo Topp y señora, Carlos Paslack y señoritas Teresa y Genoveva Anselme, rompió la botella la señora Emilia de Paslack.

El avión Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC Nº 0016, fue bautizado como “Galvarino” y fueron sus padrinos: Alberto Diez y señora; las señoritas Raquel Ruedy y Rina Rocamora; Osvaldo Rudloff y señora; Manuel Labbé; Carlos Quintas y Hugo Romero. Rompió la tradicional botella la señora de Rudloff.

Finalmente, los padrinos, madrinas y público presente se acercaron al hangar, que al igual que los aviones se encontraba precedido por una cinta tricolor que fue cortada luego de la bendición del párroco Ignacio Sáenz de Ugarte.

En esta oportunidad rompió la botella de champaña la señora Lola Lehmann, esposa del jefe de la 3ª Brigada Aérea comandante Luis Donoso. A continuación, se invitó a una copa de champaña y el hangar pudo ser visitado por autoridades y público presente.
En la oportunidad varios de los padrinos hicieron gala de su nombramiento entregando cheques y dinero en efectivo para el Club, con lo que se reunió una suma superior a los diez mil pesos.

Por la tarde tuvieron lugar los vuelos populares, destacando los aviones de la Base Aérea de Maquehue, que efectuaron variadas acrobacias aéreas, simulacros de bombardeo y vuelo en picada, causando una gran impresión al público presente.

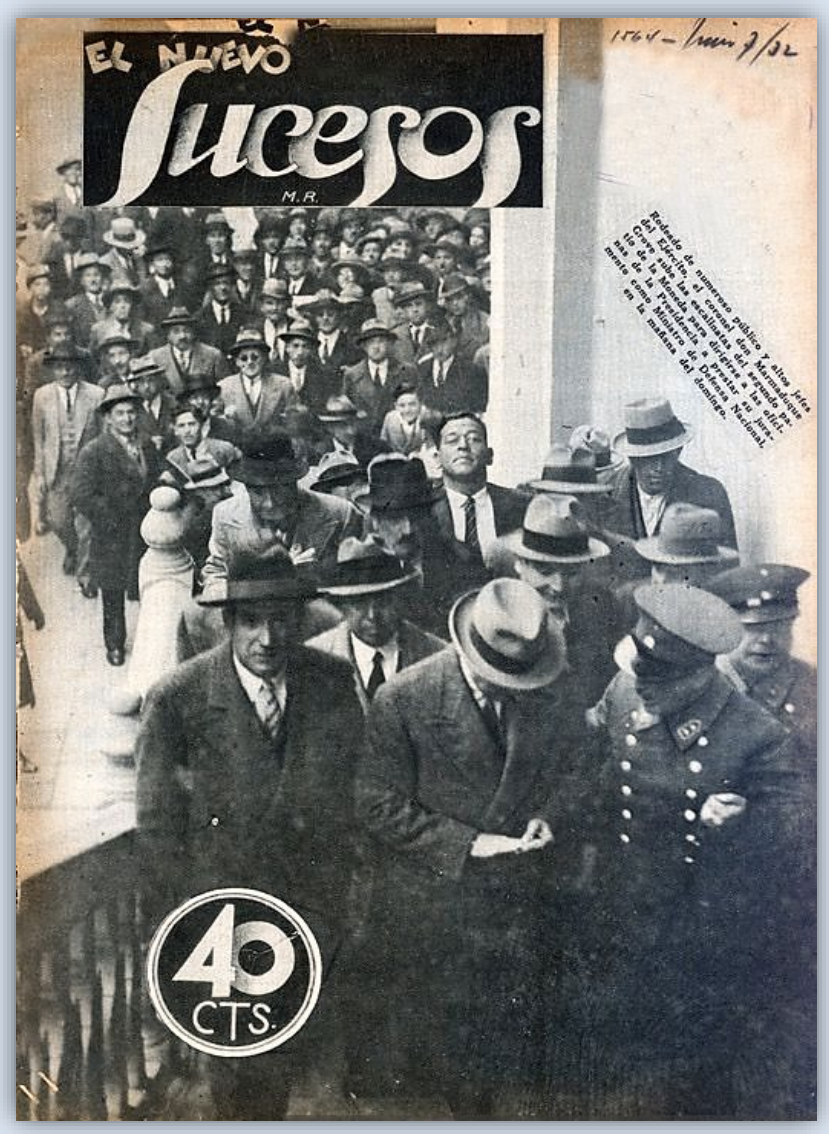
Una participación destacada le cupo también al paracaidista Alberto Zout, quien realizó una de sus acostumbradas exhibiciones abriendo su paracaídas a baja altura.

Magdalena Haury fue elegida Reina del Festival, el que por la noche se extendió a un baile en el que los nuevos aguiluchos junto al pueblo lautarino celebraron el auspicioso surgimiento de su Club Aéreo.

Héctor Alarcón Carrasco
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. Recortes y notas con Historia

"Declara que su única culpa, ha sido obedecer"
LA RESPONSABILIDAD DEL MANDO, DE ENTRE LOS CAPÍTULOS DE LA HISTORIA



Revista El Nuevo Sucesos. N°1564, 7 de junio de 1932

"Rodeado de numeroso público y altos jefes del Ejército el Coronel don Marmaduke Grove sube las escalinatas del segundo patio de La Moneda para dirigirse a las oficinas de la Presidencia a prestar su juramento como Ministro de Defensa Nacional, en la mañana del domingo".

Introducción

Era el 4 de junio de 1932, cuando el presidente de la República de Chile, don Juan Esteban Montero Rodríguez, fue informado de que en la base El Bosque de la Fuerza Área Nacional, el coronel Marmaduke Grove Vallejo, apoyado por varios regimientos de Santiago y civiles, se había atrincherado y exigía su renuncia.

Ante las circunstancias, el presidente Montero decidió llamar al entonces Senador de la República don Arturo Alessandri Palma para que dialogara con los sublevados y su líder. Según trasciende en el relato consultado sobre la entrevista con Marmaduke Grove con los revolucionarios, Alessandri habría apoyado el movimiento con la frase *"no afloje, coronel"*, versión que posteriormente él siempre negó. Tras la entrevista, Alessandri le informó al presidente que la situación era crítica y no había como sostener su gobierno.

Juan Esteban Montero renunció a su cargo y le comunicó a los sublevados que podían dirigirse a la Moneda a tomar posesión del poder, donde no encontrarían resistencia.



Año XVI Núm. 5,308
SEGUNDA EPOCA
FUNDADO EL 14 DE ENERO DE 1917

LA NACION

EDICION DE 16 PAGINAS

ES PROPIEDAD M. C. R.

AGUSTINAS 1269 — CASILLA 81-D. SANTIAGO DE CHILE, MIERCOLES 8 DE JUNIO DE 1932 PRECIO EN TODO EL PAIS: 30 CENTAVOS

Grandes proporciones alcanzó el comicio popular de adhesión a la Junta de Gobierno

DESDE LOS BALCONES DE LA MONEDA HABLARON DON EUGENIO MATTE H.,

EL Dr. SELIM CARRASCO Y OTROS ORADORES.—CONCLUSIONES del COMICIO.

Con un éxito que superó todas las expectativas, se llevó a efecto en la tarde de ayer el gran comicio que venía organizando la Alianza Socialista Revolucionaria, institución alrededor de la cual se han congregado numerosas organizaciones obreras y gremiales, con el objeto de rendir su homenaje a la actual Junta de Gobierno y ofrecerle una vez más su incondicional adhesión.

FRENTE A LA ESTATUA DE O'HIGGINS

Desde antes de la hora indicada para la realización de este acto, empezaron a llegar a los alrededores de la estatua de O'Higgins, numerosas instituciones obreras con sus estandartes, como igualmente otros elementos que también deseaban participar y adherir a la demostración de afecto al Gobierno, que se ha hecho cargo de los destinos del país.

Serían más o menos las cuatro de la tarde, y ya una multitud superior a 20,000 personas comentaba los hechos ocurridos durante estos últimos días y que culminaron con la constitución de la actual Junta de Gobierno.

Mientras tanto, en los balcones de la Casa Presidencial se encontraban ya los miembros de la Junta y numerosas personas que deseaban presenciar el acto.

OTROS ORADORES

A continuación habló uno de los miembros de la comisión directiva del comicio, quien se refirió al fracaso del intento del señor [illegible], a la significación que el acto tuvo y terminó pidiendo a todos que unidos como un solo hombre, se pusieran al lado de la causa que sirve de estandarte a la Junta de Gobierno, para ver realizados los ideales del pueblo.

Las demostraciones se renovaron y a una indicación de los dirigentes, la amplia concurrencia se puso en marcha, iniciando sus estandartes. Lentamente, ordenadamente la atendían los miembros de la NAP, que llevaban su bandera extendida.

El gentío que se había reunido frente a la Moneda era tan numeroso, que para poder retirarse en orden por las calles Teatinos, Moneda hasta Bandera y por Morandé en ambas direcciones.

Todos los manifestantes se retiraron en completo orden y cumplido a la Junta de Gobierno.

HABLA DON EUGENIO MATTE

A instancias de las personas, como la palabra el miembro de la Junta de Gobierno, señor Eugenio Matte Hurtado, quien con palabra digna y segura habló a los manifestantes, para agradecerles [illegible]

CONCLUSIONES DEL COMICIO

Una extraordinaria salva de aplausos saludaron las últimas palabras del señor Matte.

Merino Benítez, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

En la tarde de ayer quedó redactado y listo para la firma de la Junta de Gobierno un decreto del Ministro de Defensa Nacional, por el cual se reincorpora al servicio de Aviación y se nombra Comandante en Jefe de las Fuerzas Aéreas al señor Arturo Merino Benitez.

La Nación, 8 de junio de 1932

Fue así entonces que los líderes del movimiento ingresaron a La Moneda y tras una tensa entrevista con Montero, este dimitió y se constituyó la Junta de Gobierno que proclamó la "República Socialista de Chile"[10].

Al respecto y en un trasfondo de contexto, valga también recordar otro cercanos y similares acontecimientos en nuestra historia política, cuando tan sólo ocho años antes, el 5 de septiembre de 1924, fuerzas militares en defensa de la constitución, se alzaran en armas contra el Gobierno constitucional, disolviendo el Parlamento y obligando al entonces Presidente de la República, señor Arturo Alessandri Palma, a abandonar el país.

10 La Revolución del 4 de junio de 1932. (Fuente consultada: https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-95388.html)

También otro hecho de similares características fue el ocurrido poco antes, el 23 de enero de 1925, cuando volvieran a levantarse para derrocar a los hombres que ahora se hallaban en el gobierno y que primero se habían levantado y reemplazarlos por otras, según el nuevo arbitrio de los que daban el golpe. Pues bien, sin ánimo alguno de analizar o juzgar el ambiente político y económico de Chile que imperaba durante alguna de estas siempre lamentables situaciones, sino de exponer y contextualizar una de los particulares episodios y consecuencias de aquellos aciagos días de 1932, me permito presentar una interesante declaración formulada hace ya 94 años atrás en la prensa nacional, por el entonces Ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo don Arturo Merino Benítez.

A humilde juicio de este investigador histórico aeronáutico, tanto la contemporaneidad del documento como la autoría del mismo, aporta un elemento relevante de observar y considerar, para adentrarse a valorar la responsabilidad individual de quienes obedecieron la tan particular orden, y que desde la perspectiva del régimen jurídico militar de la época, pueden constituir una distinción fundamental también a considerar en nuestro presente.



COQUIMBO

MERINO BENITEZ CONSIDERA INJUSTIFICADA LA DETENCION DEL PERSONAL DE AVIACION

DECLARA QUE SU UNICA CULPA HA SIDO OBEDECER LAS ORDENES QUE LE IMPARTIO SU JEFE DIRECTO, O SEA, EL COMANDANTE EN JEFE DE LAS FUERZAS AEREAS

SERENA, 19. — El comandante Merino Benitez, hizo hoy a la prensa una declaración en que dice: "Aún se mantiene en incomunicación a los oficiales aviadores aprisionados en Ovalle y otros aeródromos, sin razón alguna que justifique esta medida.

La Fuerza Aérea, es una institución armada especialmente disciplinada y sus actividades últimas obedecieron a órdenes de su comandante en jefe.

¿Por qué, entonces se le tiene bajo prisión? Me explico que la ley del vencedor se cumpla pero sobre quién, tiene y asume por entero la responsabilidad de los hechos: sobre el comandante en jefe de las fuerzas aéreas.

¿Qué culpa tienen los cadetes, alféreces, subtenientes, capitanes y comandantes, hoy presos, si lo único que hicieron fué cumplir las órdenes del jefe que el Supremo Gobierno les designara?

¿Qué culpa pueden tener los mecánicos que a su vez obedecieron las órdenes de sus oficiales?

De nada valen los cuerpos armados si los oficiales y tropa sienten comprometida su responsabilidad futura, sólo por obedecer las órdenes de su jefe directo.

Ahora, si la prisión y la incomunicación obedecen a medidas precautorias, bien saben los dueños de la situación que los aviadores sin sus aviones, hoy también prisioneros, de nada sirven como elementos de resistencia o de combate". — (Ferrada).

Regresó a Santiago la

Santiago, la delegación deportiva de los estudiantes de Leyes de la

Coquimbo derrotó en

Diario La Nación, martes 20 de septiembre de 1932

La responsabilidad de quien manda y la obediencia de quien cumple

La declaración de Arturo Merino Benítez merece ser observada más allá de la contingencia política en la que fue formulada. No se trata solamente de una defensa pública de los aviadores que

permanecían detenidos en aquellos álgidos días, sino también de una reflexión acerca de la responsabilidad que puede corresponder, a cada integrante de una institución organizada sobre la base de la jerarquía, la disciplina y la obediencia.

Merino no negó su participación en los acontecimientos ni pretendió desvincularse de las decisiones adoptadas mientras ejercía el mando. Por el contrario, sus palabras ponen el acento precisamente en su condición de superior jerárquico y en el hecho de que quienes se encontraban bajo su mando habían actuado siguiendo las órdenes impartidas justamente por su superior.

Esta circunstancia resulta particularmente significativa al analizar los acontecimientos con la perspectiva histórica y jurídica correspondiente a 1932. El Código de Justicia Militar[11] vigente desde 1926 regulaba las obligaciones y responsabilidades de los integrantes de las instituciones armadas, dentro de una estructura en la que la obediencia a las órdenes del superior constituía un elemento esencial del servicio militar.

Por ello, la pregunta que plantea Merino conserva interés más allá de las circunstancias políticas de aquel momento: *¿puede atribuirse la misma responsabilidad a quien imparte una orden que a quien, encontrándose subordinado, la ejecuta en cumplimiento de sus deberes militares?*

La respuesta, desde luego, no puede formularse de manera absoluta ni retrospectiva. La responsabilidad penal es individual y debe ser determinada por los tribunales competentes atendiendo a los hechos, a las circunstancias y a las normas vigentes al momento en que estos ocurrieron. Pero es precisamente por ello, que adquiere especial importancia la declaración de quien había ejercido el mando.

Merino estaba señalando públicamente que la participación material de numerosos aviadores en los acontecimientos no necesariamente significaba que todos ellos hubiesen tenido la misma iniciativa, conocimiento, autoridad o responsabilidad en las decisiones que condujeron al movimiento.

Su planteamiento resulta especialmente significativo cuando se considera la naturaleza jerárquica de las instituciones armadas; donde una fuerza militar difícilmente puede funcionar si cada subordinado debe asumir, por el solo hecho de ejecutar una orden, la misma responsabilidad que corresponde a quien la imparte y dispone su cumplimiento.

Esto no significa establecer, desde la perspectiva actual, una exculpación automática de quienes participaron en los acontecimientos de junio de 1932. Tampoco corresponde atribuir responsabilidades o inocencias sin considerar las resoluciones de los tribunales que conocieron de aquellos hechos.

[11] Código de Justicia Militar que regía desde el 1° de marzo de 1926, aprobado por Decreto Ley N°806 de 1925.

Significa, más modestamente, reconocer una distinción que el propio protagonista quiso dejar registrada ante la opinión pública de esos días, y regalarnos en el hoy, el poder comprender la diferencia entre quien ejerce el mando y quien, encontrándose sujeto a una cadena jerárquica, cumple las órdenes recibidas.

En este sentido, la declaración de Arturo Merino Benítez constituye no sólo un documento de particular interés[12] para la historia aeronáutica chilena, sino que invita a reflexionar al lector de esta sección de Aerohistoria, recordando siempre que más que una justificación política de los acontecimientos, el registro y difusión de las palabras y documentos ciertos, permiten aproximarnos a una cuestión permanente no sólo de la vida militar, o del tema sobre la relación entre mando, la obediencia y responsabilidad individual sobre ésta, sino que de conocer y saber formarnos una opinión desde la prudencia, la justicia y la templanza que provee el tiempo.

Y acaso sea precisamente por ello que, transcurridos ya casi un siglo, de aquella declaración que hoy traemos a colación, que ésta pueda aun conservar, la capacidad de interpelarnos desde las páginas de la historia sobre nuestro actual actuar respecto a las circunstancias que desde la perspectiva de la responsabilidad individual, distingue de quien imparte y de quien ejecuta las órdenes.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

[12] Dato curioso es que con fecha 20 de septiembre que aparece esta declaración de Arturo Merino Benítez, sin relación causal, el Código de Justicia Militar sea modificado.



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 necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Muchas gracias por el envío de esta revista, muy interesante algunos artículos.

Saluda atentamente,

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

Querido y recordado Norberto,

El Boletín de Mayo de 2026 me ha traído la aciaga noticia de la partida a la Casa del Señor del estimado Don Julio Sarmiento, a quien tuve el honor de conocer en mi ciudad y en mi casa familiar.

Debo agradecer tu fina atención de recordarlo con una fotografía tomada en el living de casa compartiendo grato momento.

Siempre tengo presente en mi espíritu a ti y a tantos buenos amigos del querido Instituto.

Yo, gracias a Dios estoy muy bien de salud y de ánimo, pero mis años me piden sosiego que cumplo escrupulosamente en la calidez de mi casa junto con mis libros, colecciones y recuerdos.

Un abrazo grande,

Atilio Baldini
La Puntilla, Mendoza, Argentina

Estimado Dn Norberto

Agradezco y acuso recibo del último ejemplar de la Revista Aerohistoria con artículos muy interesantes.

Le saludo con especial aprecio

Exequiel Sanhueza Yáñez
Córdoba-Argentina

Estimado Norberto:

Interesante como siempre la Revista, que nos recuerda los inicios del arte de volar, como lo visualizó da Vinci, ***con su tornillo aéreo****.*

En referencia al duelo entre dos aviadores del siglo pasado, tengo una opinión algo diferente de sus conclusiones. En rigor y por todas las valiosas capacidades y visiones que, ambos militares tenían sobre el desarrollo de la aviación, una cuestión tan propia de esa naciente rama de la defensa nacional, no debía ser saldada en un duelo personal.

En una segunda mirada y siguiendo el desarrollo de los hechos, lo lógico era solucionar las diferencias desde una óptica más amplia con un tercero o un análisis en un Estado Mayor y no llevarlo a un plano personal, teniendo en cuenta que uno de los contendores abogaba por una solución pacífica y no arrebatos personales.

Lo dejo allí y usted analizará si estoy o no muy lejos de sus, siempre oportunos comentarios y aportes personales.

Con el aprecio de siempre

CDA Luis Filippi
Primer Vicepresidente de COSUR

Estimados Amigos,

Gracias por el envío de la Revista del Instituto, correspondiente a mayo.

Un abrazo afectuoso

Eduardo Gordon V.

Buen día estimado Norberto, Presidente IIHACh,

Acuso recibo del Número 5, Mayo 2026, de la valiosa REVISTA AEROHISTORIA. Muchas gracias por vuestro envío.

Buena jornada.
Cordialmente,

JORGE G. A. VERA CASTILLO
Ancien Conseiller Scientifique et de la Coopération à la Mission du Chili auprès de l'Union Européenne à Bruxelles, Ambassade du Chili à La Haye et Ambassade du Chili à Paris.
Doctorat (c) ès Sciences Politiques, Spécialisation en Histoire et Politique Internationales, IUHEI - Université de Genève.
Magister (c) en Estudios Internacionales, Instituto de Estudios Internacionales - Universidad de Chile.
Diplomado de Especialización en Relaciones Internacionales, Instituto de Ciencia Política - Pontificia Universidad Católica de Chile.
Ex Consultor CEPAL en Santiago y UNCTAD en Ginebra y Moscú.
Ancien étudiant de l'Académie de Droit International de La Haye.
"IL NE SUFFIT PAS DE FAIRE LE BIEN, IL FAUT ENCORE LE BIEN FAIRE"
(Denis Diderot. 1713-1784)

Estimado Señor Norberto Traub,

Junto con saludarlo, la Corporación Escuadrilla Aérea Biobío - Ñuble les agradece vuestra consideración en el envío de tan importantes artículos.

Saludos cordiales,

Mónica A. Avendaño Chaparro.
Secretaria
+569 94128801
Corporación Escuadrilla Aérea Biobío – Ñuble

Estimados amigos,
He terminado de leer Aerohistoria y sólo felicitarles. El abundante material expuesto trasforma a la revista en un real texto de historia.

Saludos,
Gustavo Urzua Lira

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Sandrino Vergara Paredes	**Vicepresidente**
Raúl Romero Goenaga	**Director - Secretario**
Claudio Cáceres Godoy	**Director - Tesorero**
Oscar Avendaño Godoy	**Director**
Mario Magliocchetti Oleaga	**Director**
Erwin Cubillos Salazar	**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

Alfredo Mellado Yáñez
Oscar Avendaño Godoy
Sandrino Vergara Paredes
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores
Claudio Cáceres Godoy
Héctor Alarcón Carrasco
Sergio Barriga Kreft
Víctor Hugo Gutiérrez G.

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

55 AÑOS















Grisolia
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchalí
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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