



Boletín Informativo N° 11/2017

Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

Si consideramos que no se construye el presente sin mirar el pasado, entonces no podemos obviar el valor del rescate del patrimonio cultural como elemento esencial del bienestar general y como fuente de calidad de vida de los ciudadanos.

Tal como lo hemos manifestado anteriormente, nuestra corporación durante estos 34 años de vida, ha hecho suya la sagrada labor de defender los valores y memoria de aquellos hombres que han entregado su trabajo en beneficio de la Patria, centrados no sólo en el interés institucional, sino que en el de la sociedad a la cual todos estamos llamados a servir.

Durante este mes tuvimos activa participación en recordar y homenajear a “nuestros mártires”. En ello, reconocemos el trascendental y titánico legado de aquellos hombres que surcan o surcaron a diario nuestros cielos para generar una conectividad ganada a fuerza de sacrificios, y que en este Instituto agradecemos con esfuerzo, dedicación y prolijidad en la investigación para luego divulgarla por esta vía y otras, siempre con la única intención de procurar un mejor futuro para todos. Esta es nuestra humilde contribución para construir una Patria y un mundo mejor.

La continuidad de la vida añade capítulos a la historia patria, es así que la asistencia a innumerables actividades culturales y sociales, el cumplimiento de nuestros derechos y deberes civiles en la reciente asistencia a las urnas para expresarnos sobre los destinos de la nación, y otras tantas tareas de investigación y difusión desarrolladas en este mes, dan cuenta de que minuto a minuto somos testigos de hechos que si no los registramos, estudiamos y difundimos debidamente, llegaremos en un futuro cercano a olvidar nuestro pasado y raíces, convirtiéndonos por esta vía en hombres y mujeres con almas y conciencias incompletas, lo que seguramente influirá para mal, nuestro actuar y proceder diario y futuro.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

I. Actividades, conferencias académicas y actos conmemorativos

• Fuerza Aérea de Chile y Comunidad Aérea recuerda a sus mártires

Con una emotiva ceremonia ecuménica celebrada en la Base Aérea de El Bosque, el miércoles 1 de noviembre se recordó a los Mártires de la Fuerza Aérea de Chile. La actividad que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire don Jorge Robles Mella, quien estuvo acompañado por integrantes del Alto Mando Institucional.

Dio inicio de las actividades el discurso del Coronel de Aviación (A), señor Sergio Rojas Schwemmer, Director de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", quien destacó el legado que nos han dejado los mártires de la institución, diciendo: *"la aviación siempre ha tenido un importante componente humano, que es apreciado día a día a través de nuestra camaradería y, en ocasiones, al enfrentar pérdidas propias del ambiente en el cual nos desenvolvemos. Ellas, nos han permitido apreciar mejor las características de aquellos hombres y mujeres que las protagonizaron, las que han sido transformadas en valores institucionales inculcados en las nuevas generaciones de aviadores"*.

A continuación, el Capellán Nacional Evangélico, Coronel de Aviación (DA), señor Aníbal Jiménez Lazón, realizó una invocación espiritual en memoria de los mártires, en la que señaló que *"al recordar a nuestros mártires inmolados en actos de servicio, cobra importancia el saber cómo morir para saber cómo vivir, porque al ver la muerte en Cristo nos permite entregarnos y estar dispuestos a darlo todo"*.

Luego se dio paso a la santa misa, oficiada por el Obispo Castrense, Monseñor Santiago Silva Retamales, quien en su prédica destacó el legado que nos dejan los mártires, con su ejemplo y entrega.



Tras el acto ecuménico, se presentaron ofrendas florales frente al Monumento a los Mártires por parte de la Fuerza Aérea de Chile, el Centro de Generales de la Fuerza Aérea de Chile, el Círculo de Coroneles de Aviación, el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea "Águilas Blancas", el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el Club de Suboficiales Mayores de la Fuerza Aérea de Chile.



El Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile junto al Director Secretario de la corporación, durante la colocación de una de las ofrendas florales en sentido recuerdo de los mártires.



Algunos de los señores Directores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presentes en la emotiva ceremonia. De izquierda a derecha: Alberto Fernández Donoso, Vicepresidente de ésta corporación; Rodrigo Jiménez Schmidt, Director; Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario y Sandrino Vergara Paredes, Director.

- **Bautizo de sala de exposiciones temporales en el Museo Histórico Militar en recuerdo de “Galvarino Ponce Morel” e inauguración de importante muestra escultórica**



Vaciado en yeso con el autorretrato del escultor a la edad de 35 años. (1960)
En esta época el autor combinaba sus tareas de militar con su vocación artística.

El Comandante en Jefe del Ejército, general Humberto Oviedo A., junto a la señora Elsa Herrera M., viuda del escultor don Galvarino Ponce Morel, inauguraron en el Museo Histórico Militar (MHM), una sala de exposiciones temporales que desde el viernes 3 de noviembre llevará el nombre del recordado artista.

Tras entonar el himno nacional, interpretado por la Banda Instrumental del Regimiento de Policía Militar N° 1 “Santiago”, el Director del Museo Histórico Militar (MHM), General de División don José Cichero Santos, se refirió al legado del escultor, quien también fue un distinguido militar y cuya formación como tal, entre 1937 y 1941, se realizó en el mismo Museo, cuando éste era la Escuela Militar.

“En esta significativa ocasión, rendimos homenaje a la memoria de este artista que nos ha prestigiado como militar, como chileno y como referente emblemático de la escultura, a través de la cual se honra nuestra historia, contribuyendo al fortalecimiento de la identidad nacional”, destacó el general Cichero en el discurso inaugural de la muestra escultórica retrospectiva con que se bautizó la Sala.

Finalizadas sus palabras, el Comandante en Jefe y la viuda del monumentalista, develaron la placa que dispone el nuevo nombre de la sala de exposiciones temporales “Galvarino Ponce Morel”, la que luego fue asperjada por el Capellán de la Escuela Militar, Mayor Claudio Verdugo C., quien además bendijo a los visitantes que recorrerán la exposición “**Galvarino Ponce Morel. De Militar a Escultor**”, que se exhibe actualmente.

A continuación, el hijo del escultor, Galvarino Ponce H., a nombre de su familia, reconoció el homenaje que se realiza a la memoria de su padre y manifestó que *“estamos profundamente agradecidos de este reconocimiento póstumo encarnado en la idea de una sala que lleva su nombre y que permitirá acoger otras muestras de obras, tal vez también, de ex oficiales salidos de esta casa”*.

Galvarino Ponce Morel. (1921 – 2012), oficial del Arma de Infantería, se convirtió en escultor cuando, en 1951, mientras se encontraba en comisión de servicio en la Escuela de Infantería en Turín, Italia, decide asistir a clases en la Accademia Albertina di Belle Arti di Torino, donde obtuvo el Doctorado en

Bellas Artes, en la especialidad de Escultura. En 1953 se retira del Ejército con el grado de Capitán y reconoce sus estudios de Arte en Italia ejerciendo como profesor en distintos establecimientos educacionales y en la propia Escuela Militar.

Luego en 1958, consolidó su carrera al obtener el premio para la ejecución del monumento “El Abrazo de Maipú”, que es una de sus invaluable obras que existen en Chile como al igual que en otros países como Canadá, Estados Unidos e Italia. En 1961, es asignado como Agregado Cultural de Chile en Roma, incorporándose luego a la Carrera diplomática donde sirvió durante unos 20 años.

Su vínculo con el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile data desde la fundación de nuestra corporación, con la cual mantuvo permanente contacto, ya fuera para asesorarnos en nuestros trabajos, o para formularnos consultas relativas a obras escultóricas en preparación relativas al ámbito aeronáutico.



Durante la inauguración de la muestra. De izquierda a derecha: Señores Sergio Barriga Kreft; el general Humberto Oviedo A., Comandante en Jefe del Ejército; Norberto Traub Gainsborg, Presidente del IIHACH y el Director de la Escuela de Infantería, Coronel Sergio Gutiérrez.



- **Conversatorio con la Directora de los Museos Vaticanos durante su visita a Chile**

A través de una amena e interesantísima presentación realizada el lunes 6 de noviembre en la Cineteca del Centro Cultural de la Moneda, tuvimos la agradable oportunidad de compartir experiencias con la Directora de los Museos Vaticanos, señora Bárbara Jatta, quien visitó el país en ocasión de la fantástica exposición recientemente inaugurada: EL MITO DE ROMA, colección proveniente del Vaticano y que estará abierta al público en el Centro Cultural de la Moneda, hasta el próximo 11 de marzo del 2018.



La Doctora Jatta junto al intérprete que la asistió durante la presentación

En la oportunidad, nuestro presidente, don Norberto Traub le transmitió los saludos de la corporación le contó del trabajo que desarrollan los miembros del Instituto en cuanto a la difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico a nivel nacional e iberoamericano, además de los próximos planes y actividades que entre enero y marzo del 2018 tiene nuestra entidad, con ocasión de la visita del Papa Francisco y el próximo Mes del Aire. Además le hizo entrega de dos publicaciones: *El Servicio Religioso en la Fuerza Aérea de Chile* y *En la Ruta al Centenario 2016-2030*, libros que la Doctora Jatta agradeció mucho.

- **Entrega de Premio a distinguido socio de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile**

Por séptimo año consecutivo, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile otorgó el premio "Jorge Verdugo Correa", instituido para recordar la memoria de este destacado piloto Comandante de Aeronave, y reconocer en quienes reciban esta distinción, las dotes de caballerosidad, espíritu de vuelo y profesionalismo.

Invitado por Directorio de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile, nuestro Presidente señor Norberto Traub Gainsborg concurre a un almuerzo el pasado jueves 9 de noviembre en Club de Campo Quinchamalí, ocasión en que a nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entregó el significativo Premio "Jorge Verdugo Correa".



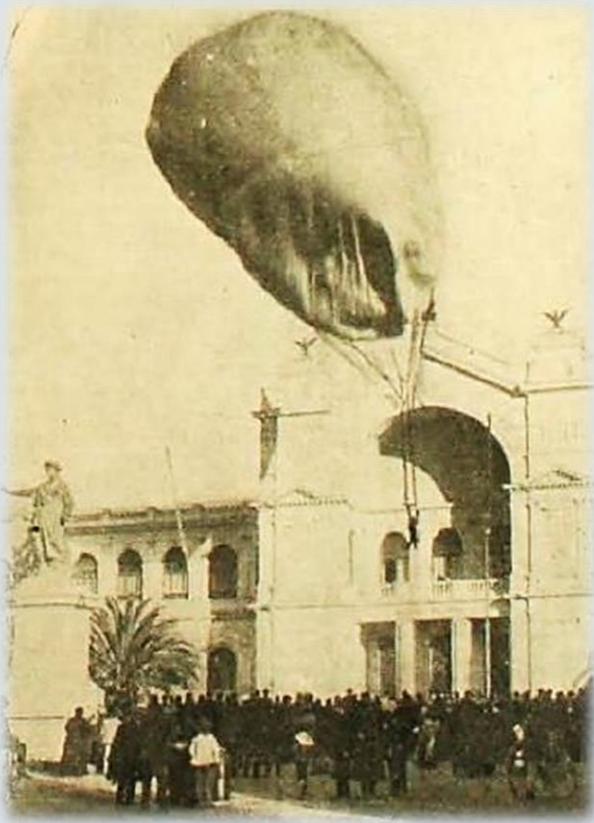
Durante el almuerzo, los señores Jorge Pérez Sazié y Norberto Traub Gainsborg

Es menester recordar que la importancia de este galardón, radica en que la persona propuesta a recibirlo, es elegida por sus pares, de modo que son ellos, los miembros de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile quienes reconocen en quien lo recibe, las máximas virtudes, merecida elección que este año recayó en el señor Comandante de Aeronave (R) de Lan Chile, don Jaime Sánchez Luna.



Lamentablemente, el Comandante Sánchez tuvo un imprevisto que le impidió asistir, motivo por el cual, el Presidente de la Asociación, don Renato Besoain Armijo, recibió la distinción en su nombre.

- **Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile apoya proyecto audiovisual de investigación para la Biblioteca Nacional de Colombia**



Fotografía del Globo de Domingo Valencia en los jardines delanteros del Museo de Historia Natural de Chile en 1909.

Durante el pasado sábado 11 de noviembre, se llevaron una serie de grabaciones audiovisuales para dar vida a un proyecto de investigación acerca de la vida y obra del aeronauta colombiano, don Domingo Valencia, quien desarrolló arriesgadas actividades aeronáuticas en su globo durante los años 1909 y 1916.

La importancia de su paso por Chile, más específicamente en las ciudades de Santiago, Viña del Mar y Valparaíso, radica en que muchas de sus actuaciones contemplaron colectas solidarias de ayuda para nobles causas, generando con ello mucho aprecio hacia su persona y valientes espectáculos en los que además de ascender a las alturas sin mayor control, realizaba piruetas sobre un trapecio.

El proyecto audiovisual para internet denominado “En busca de Domingo el Aeronauta”, está a cargo del escritor colombiano Andrés Ospina y financiado por el Ministerio de Cultura de Colombia.

Es una importante iniciativa que tiene como fin principal resolver los muchos misterios detrás de la vida de este personaje desde la perspectiva documental e histórica y a la vez rendir tributo a él como pionero de la aviación en América Latina mediante una invitación a creadores de diversas disciplinas a contribuir con obras inspiradas en él.

La propuesta parte de una convocatoria a artistas e investigadores dispersos en lugares recorridos por Valencia para así, mediante una dinámica colectiva, ir desentrañando sus rastros.

En Santiago, se realizaron grabaciones en el Parque del Museo de Historia Natural de Chile, mismo lugar en el cual volara hace más de cien años el aeronauta y acróbata del trapecio Domingo Valencia.

Más tarde, el equipo se trasladó hasta el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, donde se realizó una entrevista a don Norberto Traub, autor de un trabajo de investigación que reseña sobre los inicios de la aerostación en Chile, el cual recabó datos esenciales para obtener nuevos antecedentes sobre la estadía del aeronauta Valencia en Chile.



Vista actual del Museo de Historia Natural, desde donde se elevó Domingo Valencia hace más de cien años atrás.

- **Recorrido por Tumbas y mausoleos de aviadores más connotados**

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile invitó este mes, a participar de una visita guiada al interior del Cementerio General de Santiago, para poder conocer las principales tumbas y mausoleos en donde descansan los restos mortales de los hombres y mártires más connotados de la Aeronáutica Nacional.

La actividad guiada por nuestro socio don Sergio Barriga Kreft, se realizó con bastante éxito y entusiasmo el sábado 11 de noviembre, se inició a las 10.30 horas, desde el punto de encuentro que fuera fijada en la entrada principal por Av. La Paz.



De izquierda a derecha: Señores Sergio Barriga Kreft, Anselmo Aguilar Urra, Hugo Marín Lezaeta, Luis Muñoz Pino, Felipe Cabezas Melo y Pedro Parra Cantero.

El interesante recorrido se inició con recordar la vida y obra de cada personaje a visitar, como lo fueron Eugenio Bonn Picardi, Aladino Azzari, Clodomiro Figueroa, Eulogio Sánchez, David Fuentes, César Copetta B. entre otros aviadores civiles.



La visita continuó hasta dar con el solitario ángel que custodia los restos del coronel Adirio Jessen Ahumada, a quien le correspondiera reemplazar al comodoro Arturo Merino B. al mando de la naciente Fuerza Aérea Nacional en 1932.

En el Mausoleo N°1 de la FACH, donde reposan los restos de notables aviadores caídos desde los inicios de la Aviación Militar, destaca su pórtico flanqueado por dos sobre relieves esculpidos por el suboficial Osvaldo González C. y versos del general y poeta Diego Barros Ortiz.

*Aquí yacen, vencidos por la muerte,
por conquistar azules horizontes
y ser como los Cóndores de fuertes,
los hombres que tuvieron en la vida
alas de Ariel y arrestos de Cyrano.
La juventud sentimental y altiva,
la que dejó en el cielo diluido
un sueño de Titán, grande y humano.*



*¡Mortal que miras este mausoleo!
Descúbrete y medita:
La fragua en que forjaron sus virtudes
de ideal y amor, está bendita.
En la amplia puerta sacra están las alas,
tratando, altivas, de seguir el vuelo.
Alas que le abreviaron la partida.¿
¡Piensa, mortal, si acaso habrá antesala
para los conquistadores de los cielos!*

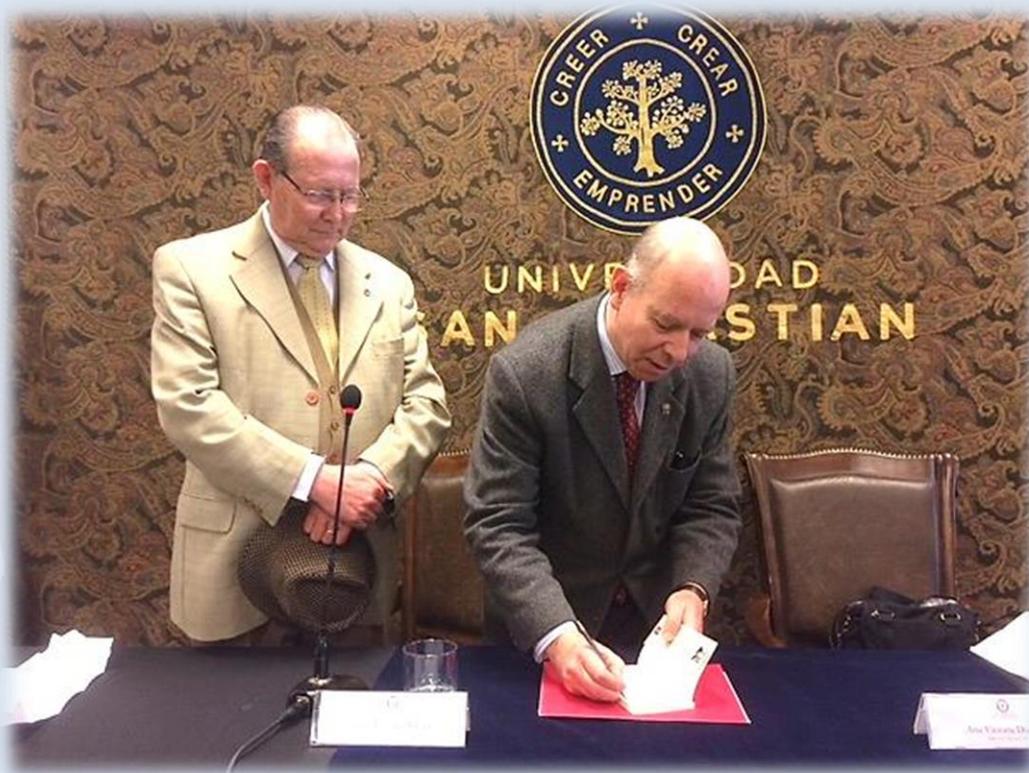
Es interesante consignar que allí reposan los restos de Carlos Schell Gubert cuya temprana partida el 18 de noviembre de 1929 inspirara a su amigo Diego Barros Ortiz para escribir el poema “Camaradas”, que musicalizado por Ángel Cerutti, fuera adoptado como himno oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Al culminar nuestro recorrido bien vale una breve reflexión. Las personas solo mueren cuando la olvidamos y con esta actividad, el IAHACH ha contribuido a mantener a nuestros aviadores vivos en la historia.



- **Presentación libro "Fátima, ¿Mensaje de tragedia o de esperanza?"**

En la sala de Conferencias del Campus Los Leones de la Universidad San Sebastián, el miércoles 15 de noviembre se realizó la presentación del libro, "Fátima, ¿Mensaje de tragedia o de esperanza? Obra escrita por don Antonio Augusto Borelli Machado, miembro de la Academia Mariana de Aparecida y que fuera presentada por don Juan Antonio Montes, director de Acción Familia y presidente de la Fundación de Estudios Culturales Roma.



En la foto, nuestro socio Sergio Barriga junto a don Antonio Montes.

Ceremonia a la cual en representación del Instituto, asistió nuestro socio Sergio Barriga Kreft, quien presentó los saludos de la corporación a los organizadores y sus felicitaciones al señor Montes por su brillante disertación.

25°Aniversario de la Escuela de Deportes Náuticos "Doctor Anselmo Hammer" de la "Nao Santiago" - graduación de alumnos del curso de velerismo.

Con una brillante y simpática ceremonia, desarrollada en su "Guarida" de la calle Ministro Carvajal N° 28, Providencia, el día 15 de noviembre de 2017 la "Nao Santiago celebró el 25° Aniversario de su Escuela de Deportes Náuticos "Dr. Anselmo Hammer" oportunidad en la cual también se procedió a la entrega de Licencias de Patrón Deportivo de Bahía y Capitán Deportivo Costero a los Alumnos de la Escuela de Deportes Náuticos que se graduaron en dicha oportunidad.

Integrando parte de los alumnos recién graduados, puso la nota de gracia y belleza la señora Úrsula Jaeger de Besser quien también hizo gala de lenguaje marinerero al referirse a eslora, puntal, nudos, drizas y otros términos solo de dominio de la gente de mar.



Cordialmente invitados por el Capitán de la “Nao Santiago” Sr. Sergio Rowe y el Director de la Escuela, “Pirata” Sr. Alejandro Gallardo concurrieron a la ceremonia los Directores señores Oscar Avendaño Godoy y Rodrigo Jiménez Schmidt quienes, además de ser portadores de los saludos del Presidente y Directorio del Instituto, tuvieron la oportunidad de participar de las tradiciones “marineras” que en estricto protocolo, acostumbran a mantener los “Piratas”, “Muchachos” y “Pichicumas” integrantes de la Nao.



De izquierda a derecha: Patricio Eberhardt, Oscar Avendaño, CN Daniel Coca, Fernando Loyola y Rodrigo Jiménez

Representando a la Armada de Chile participó el Aviador Naval Capitán de Navío Sr. Daniel Coca con quien intercambiamos vivencias aeronáuticas y a la vez hicimos recuerdos de los lazos de amistad que unen a la Aviación Naval con nuestro Instituto. Terminó la celebración con un ameno cóctel durante el

cual nuestros Directores compartieron distendidamente con la casi totalidad de los “piratas” que tripulan la “Nao Santiago”.

- **Funerales del distinguido General del Aire, don Fernando Matthei Aubel, Presidente Honorario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

A las nueve de la mañana del pasado martes 21 de noviembre, en lo que fue una solemne ceremonia se celebró la santa misa, que por su eterno descanso se oficiara en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”, despidiendo los restos mortales de quien fuera en vida nuestro Presidente Honorario y ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Matthei Aubel (Q.E.P.D.), y que falleciera el pasado domingo 19 del presente mes.



Los restos del General del Aire don Fernando Matthei Aubel, cubiertos con la bandera nacional y su uniforme, descansan delante del Monumento de los Mártires, lugar en donde se implementó un altar de campaña para celebrar la emotiva misa de funerales.

Estuvieron presentes el Ministro de Defensa Nacional José Antonio Gómez Urrutia; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Jorge Robles Mella, junto a parte del Alto Mando Institucional; representantes de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, Directores y

socios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile acompañando a familiares y amigos de quien fuera la máxima autoridad de la Fuerza Aérea de Chile entre los años 1978 y 1991.

Durante la homilía, el Coronel de Aviación (SR) Presbítero Sebastián Navarrete junto al Jefe del Servicio Religioso de la FACH, Comandante de Grupo (SR) Hugo Cuevas y del Capellán de la Escuela de Aviación, Comandante de Escuadrilla (SR) Eleodoro Yáñez, destacó la vida del General Matthei, el amor a su familia, la Patria y la Institución.

Finalizada la eucaristía, los acordes y voces del Himno de la Alegría de la Novena Sinfonía de Beethoven, despidieron los restos del ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, los que fueron trasladados al Cementerio Parque del Recuerdo, donde recibió los honores de una Unidad de Formación, de integrantes del Alto Mando, delegaciones de las Fuerzas Armadas y Carabineros, Oficiales y Personal del Cuadro Permanente.



En el Campo Santo, el General del Aire don Jorge Robles Mella, destacó la carrera militar y profesional del General del Aire Fernando Matthei Aubel (Q.E.P.D.). manifestando que *“en estos momentos de profundo pesar para todos aquellos que nos une el ideal aéreo, hago llegar a nombre de la Fuerza Aérea de Chile, a su distinguida esposa Luz Isabel, a sus hijos, nietos y familiares, nuestras más sinceras condolencias, con la certeza de que el legado del General Fernando Matthei perdurará por siempre en la historia de la Fuerza Aérea de Chile, en nuestras bases y en el seno de nuestra gran familia aérea, con la imagen de un destacado aviador, que en la lucha incesante por alcanzar sus ideales, fue el conductor del período de transformación y modernización de la Fuerza Aérea, con el mismo respeto, afecto y lealtad de siempre, como expresión de agradecimiento de la Institución, a*

quien tanto hizo por su progreso y engrandecimiento, en contribución a la paz y desarrollo de nuestro país”.

Terminada la alocución del señor Comandante en Jefe, se dirigieron a los presentes su hija, Evelyn Matthei Fonet, y su hermano Fernando Matthei Fonet junto a uno de sus nietos, quienes hicieron un sentido y familiar recuento de lo que significó para ellos el ejemplo de su padre y abuelo, destacando su personalidad, su rectitud en todas sus actuaciones y el cariño que siempre les brindó hasta el último minuto de su existencia.



A continuación se procedió a una oración final de despedida del ex Comandante en Jefe, mientras el General Robles hizo entrega de la bandera nacional, uniforme, gorra y espada a la familia del General Matthei, instante en que se realizó la descarga de tres salvas de honor, para finalmente dar término a los actos fúnebres con la entonación del himno Camaradas y el paso de una bandada en formación en cruz de aviones T-35 Pillán de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”.

- **Academia de Historia Militar realiza su Primer Congreso Iberoamericano de Historia Militar**

Los pasados días 22 y 23 de noviembre, se llevó a cabo el Congreso Iberoamericano de Historia Militar, y que fue organizado conjuntamente por el Ejército de Chile y la Academia de Historia Militar y en donde participaron representantes de 13 países.

El Congreso, inaugurado por el Comandante en Jefe del Ejército, General Humberto Oviedo A., contó con la presencia de integrantes del Cuerpo de Generales, embajadores, agregados de Defensa,

delegaciones de las Fuerzas Armadas y Carabineros, miembros de distintas academias e institutos de historia e invitados especiales.

Para las dos jornadas académicas, la temática giró alrededor de los procesos de independencia de los dominios de España y Portugal a principios del siglo XIX, tratándose tanto en conferencias y mesas redondas, en donde los diferentes países pudieron exponer sobre los distintos procesos y contextos que llevaron a sus respectivos países a conseguir la anhelada Independencia.



General Rafael José Barni, presidente del Instituto Argentino de Historia Militar durante su amena exposición

Durante el Congreso, se efectuaron exposiciones a cargo de expertos militares en historia de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, México, Paraguay, Perú y Uruguay, además de académicos de nuestro país. Se desarrollaron además mesas redondas, donde se profundizó especialmente sobre el rol de Simón Bolívar y José de San Martín en el proceso independentista de nuestras distintas naciones.

El encuentro concluyó con una visita de los expositores al Museo Histórico y Militar de Chile, ocasión que se aprovechó además para la firma de un convenio entre la Academia de Historia Militar de Chile y de El Salvador. Finalmente, por una especial cortesía del Ejército, todos los expositores extranjeros fueron invitados a conocer el Regimiento Escolta Presidencial "Granaderos" y la Escuela de Equitación del Ejército, donde después de recorrer ambas unidades y de presenciar una presentación del "Cuadro Negro", departieron amistosamente en un grato almuerzo de camaradería.



De izquierda a derecha: De entre los numerosos asistentes al congreso, los señores Sergio Martínez Baeza; Norberto Traub Gainsborg; Sergio Villalobos Rivera, Premio Nacional de Historia; Marcos López Ardiles y Julio Retamal Ávila



De izquierda a derecha: CA Mauricio Guerrero; CA Cristián Vallejos; CA Vicente Berríos; Profesor Sandrino Vergara Paredes, Director del IIHACH; CA Víctor Caro; CA Mauricio Humeres y Danilo Villaroel Canga, socio del IIHACH.



De izquierda a derecha: Norberto Traub; Capitán Lucila Sierra del Servicio Histórico de Guatemala y Sergio Barriga K.

- **Primer Seminario de la Asociación de Museos de Chile**

Durante la mañana del lunes 27 de noviembre, tuvo lugar en la Sala Ercilla de la Biblioteca Nacional, la realización del primer Seminario de la Asociación de Museos de Chile (AMUCH). En este atractivo encuentro, su presidente, don Carlos Cardoen Cornejo, expuso sobre la génesis, misión y objetivos que AMUCH pretende desarrollar hacia la comunidad.

A continuación, le siguieron las palabras de Ana Tironi Barrios, subdirectora del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, quien agradeció que se realicen estas importantes instancias de comunicación y divulgación de las tareas de AMUCH. Durante la jornada expusieron interesantísimos y variados temas la señora Magdalena Piñera Echeñique, Directora Ejecutiva de la Fundación FUTURO; Bárbara De-Vos Eyzaguirre, Ex Directora del Museo Histórico Nacional; el sociólogo Jorge Hernández de Fondos Concursables para Museos y Oscar Agüero Wood, Secretario Ejecutivo del Comité de Ley de Donaciones Culturales.

Como moderador y presentador de este gran encuentro, estuvo el distinguido abogado, don Oscar Acuña Poblete, Secretario Ejecutivo de AMUCH. En representación de nuestra corporación estuvo el señor Norberto Traub Gainsborg.



Vistas generales del encuentro

- **El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rinde un reconocimiento a la importante labor desarrollada por la señora Flora Piñol Gómez, Bibliotecaria del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio**

El Honorable Directorio junto a algunos socios y amigos de nuestra corporación, rindieron un reconocimiento a la importante labor desarrollada por la señora Flora Piñol Gómez, Bibliotecaria del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, quien el próximo mes de diciembre, se acogerá a retiro y dejará de realizar su encomiable labor de Bibliotecaria del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

La señora Piñol quien se ha destacado no sólo por su excelente trabajo profesional y singular trato personal, ha favorecido y enriquecido nuestro trabajo de investigación, aportándonos su vasto conocimiento del material atesorado en una de los más importantes centros de documentación de la aeronáutica nacional.

Por estas razones, el Instituto le invitó a un almuerzo este pasado lunes 27 de noviembre, en el cual le testimoniamos nuestro aprecio a su gentil y cariñoso trato que ha sido invariable a través de los años y destacamos su trayectoria profesional y laboriosidad con la cual asumió las delicadas tareas al interior del museo, desarrollando planes y tareas que prestigian a ese altar de la historia aeronáutica y entregan calidad y entusiasmo por la investigación, a quienes la requieren.



Foto Izquierda: La señora Flora Piñol recibe por parte de nuestro Presidente, un diploma de reconocimiento que atestigua nuestro aprecio por la labor desarrollada y su total entrega a la tarea de investigación.
Foto derecha: La señora Flora Piñol recibe de manos del Director Secretario, don Oscar Avendaño, un ramo de flores como testimonio a nuestro aprecio y cariño prodigado durante estos años.



Vistas generales del almuerzo en homenaje a la señora Flora Piñol Gómez.

- **Interesante y amena charla en el Centro Cultural de La Moneda**

Al mediodía del miércoles 29 de noviembre, tuvo lugar en la Cineteca Nacional -2 del Centro Cultural de La Moneda, la interesante conferencia “Los ciudadanos y el Ejército Romano” dictada por el Doctor en Historia antigua y relaciones internacionales, don Raúl Andrés Buono-Core Varas, especialista en el mundo Greco-Romano.

La actividad profundizó en diversos aspectos de la preparación de los ciudadanos para el ejército Romano y mucho más, con ocasión de estar presente en el país, la muestra del Museo Vaticano “Mito de Roma”.



Los señores Enzo Cruz S., Magister en Historia de la Universidad Autónoma de Chile; Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; el distinguido historiador conferencista Dr. Raúl Buono-Cuore Varas y el señor Sergio Barriga Kreft, socio fundador de nuestra corporación.

II. Obituario



El General del Aire don Fernando Matthei Aubel rodeado de algunas de sus aficiones.

GDA Fernando Matthei Aubel

Q.E.P.D.

A poco de fundar nuestro instituto en enero de 1983 y ya con los objetivos más claros, sabiendo que en la Fuerza Aérea existía la idea de crear una instancia similar, estimamos prudente hacer una visita de cortesía al General del Aire Fernando Matthei Aubel, para darle a conocer cuál sería nuestra misión.

Con la amabilidad que le era característica, nos recibió en su oficina de la Comandancia en Jefe y luego de escuchar con atención nuestros planteamientos, nos felicitó por dicha iniciativa, ofreciéndonos todo su apoyo, disponiendo que nuestras necesidades las canalizáramos por intermedio de la Oficina de Estudios Especiales.

Nació así un canal fluido y expedito entre la Fuerza Aérea de Chile y nuestro instituto, comenzando a recibir el apoyo que con urgencia requeríamos al no contar entonces con medio alguno, tanto material como económico, con el cual enfrentar la enorme responsabilidad que voluntariamente habíamos asumido.

Fue así como antes de un año de la creación, nos asignó un inmueble donde por años funcionó el instituto, destinándonos luego una secretaria administrativa y algún apoyo económico para solventar necesidades básicas.

Todo ello, nos motivó a que en octubre de 1984 en reconocimiento a la colaboración prestada, lo nombráramos Presidente Honorario de la corporación, distinción que recibió con profunda satisfacción, estrechándose aún más los lazos entre él y nosotros.

Aquilatando la seriedad de la labor que desarrollábamos, no fue extraño que en ocasiones algunos socios o miembros del directorio, fueran invitados a concurrir a la Asesoría de Estudios Especiales, por medio de la cual nos hacía llegar solicitudes de colaboración en asuntos referidos a la historia de la Fuerza Aérea, o con ciertos documentos que tenía en preparación o le eran sometidos a su consideración y decían relación con ella. Peticiones que atendíamos con la mayor seriedad y acuciosidad.

Siendo él un historiador de renombre, no se le podía dar cualquier respuesta o información no confirmada. Preferible era decirle que desconocíamos la materia. En eso era franco y directo y no transaba, pero que a la vez era motivante y hacía que el conversar de historia con él fuera todo un desafío.

Como amigos ya, lo acompañamos en El Bosque el día en que voluntariamente hizo entrega del mando de la Fuerza Aérea, por cierto muy distinta a la que él recibiera en otras circunstancias en 1978 y lo sentimos partir con la conciencia tranquila.

Tras su retiro, por razones personales, tomó la decisión de alejarse de toda actividad pública y no asistía a acto alguno al que se le invitaba. Por ello fue un agrado y un alto honor que nos hizo, al aceptar nuestra invitación a participar de las actividades del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que en 1996 organizáramos en Santiago. Esto, para sorpresa de muchos, constituyó su regreso a la vida pública.

Existiendo ya lazos de sincera amistad, nos abrió las puertas de su hogar, autorizándonos a que cuando lo necesitáramos, lo llamáramos a su teléfono privado, los que él personalmente contestaba. Fueron muchas las jornadas que compartimos, conociendo en la intimidad al viejo general, al cóndor que con las alas fatigadas, añoraba su paso por los cielos de la patria, dándonos acceso ilimitado a su valiosa biblioteca y haciéndonos partícipes de sus hobbies.

Con cuanta satisfacción nos acompañó cuando en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio conmemoramos un nuevo aniversario del ingreso del material de vuelo Mirage a la Fuerza Aérea. Con elocuencia, pero sincera modestia se refirió a la importancia de aquella compra gestada bajo su mando del arma aérea.

**De izquierda a derecha: Señores
Julio Sarmiento, Sergio Barriga, Fernando
Matthei y Norberto Traub**

Sin embargo, los años fueron pasando y una vez más debemos en estas líneas referirnos al tiempo, ese reloj inmaterial que con sus manillas inexorablemente va desgastando la existencia humana y por cierto él, no era la excepción.



Para no cansarlo, nuestras visitas a su hogar se fueron espaciando, al igual que nuestros encuentros y en todos ellos notábamos en su rostro y en su mirar la huella del tiempo.

El toque de silencio, las descargas de reglamento y el sobrevuelo de los aviones sobre el camposanto, nos hicieron elevar las miradas hacia lo alto, como tratando de dar el postrer adiós al alma del líder que partía hacia el cielo de los viejos pilotos. Aquel, el de los horizontes sin límites.

III. Libros, revistas y donaciones recibidas



- En este mes de noviembre, recibimos para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que están disponibles para su consulta.

Portadas de los libros, revistas y folletos que recibíramos de algunos socios y amigos de la corporación. Agradecemos en especial la generosidad de los señores Miguel Pérez de Castro, Gustavo Urzua y Mario Magliocchetti Oleaga.

Muchas gracias también al Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA), quienes han puesto a disposición de todos los entusiastas de la historia, este excelente material [descargable](#) y a todos quienes nos consideran permanentemente para incrementar nuestra biblioteca de consulta e investigación.

Carlos Ay publicó: " En este primer ensayo, pretendemos sistematizar la documentación de novedades y observaciones sobre la realidad aeromilitar de los tres países que integran el Cono Sur de América Latina (Argentina, Chile y Uruguay) que hemos registrado en terren"

Entrada nueva en Gaceta Aeronautica

 [Debriefing Aeromilitaria 10/17 \(I\):Noticias & flotas del Cono Sur](#)
por Carlos Ay

Compendio de noticias y movimientos de flotas militares registrados durante octubre de 2017 para beneficio de estudiosos y spotters del escenario aeromilitar del Cono Sur de América Latina.

[Leer más de esta entrada](#)

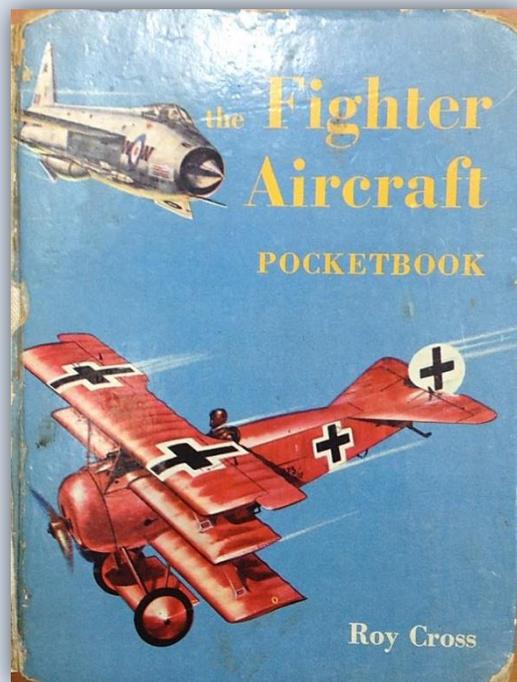
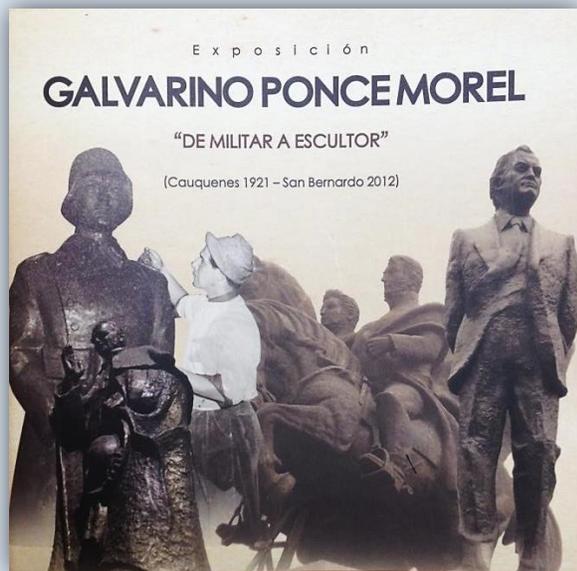
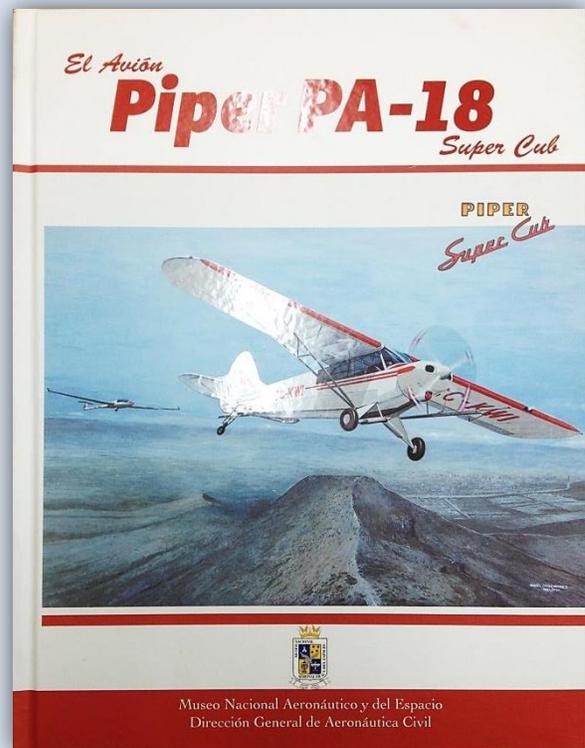
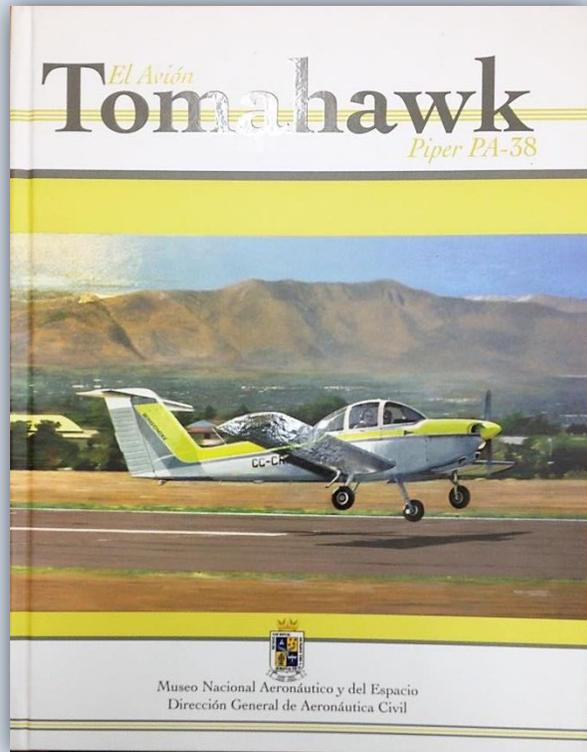
Carlos Ay | noviembre 20, 2017 en 5:00 pm | URL: <https://wp.me/p1P39s-6m>

[Comentario](#) [Ver todos los comentarios](#)

[Cancelar la suscripción](#) para no recibir entradas de Gaceta Aeronautica.
Modifica los ajustes de tu correo electrónico en [Administrar suscripciones](#).

¿Tienes problemas haciendo clic? Copia y pega esta URL en tu navegador:
<http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=24754>

[Junto con saludar a nuestros amigos de la Argentina, les dejamos para nuestros lectores este interesante link recibido de la Gaceta Aeronáutica.](#)



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.

- **Reconocida organización aeronáutica premia a distinguido historiador inglés**

Con profunda satisfacción se recibió en nuestro Instituto, la noticia que [Air-Britain](#) (*Organización mundial para historiadores y entusiastas de la Aviación creada en 1948*), en su reciente Asamblea General Anual realizada en Londres, otorgó a nuestro gran amigo, el distinguido historiador inglés Tony Beales, el "Don Hannah Award-2017 for the best Air-Britain book in 2016", por su obra "The Complete Civil Aviation Registers of Perú".

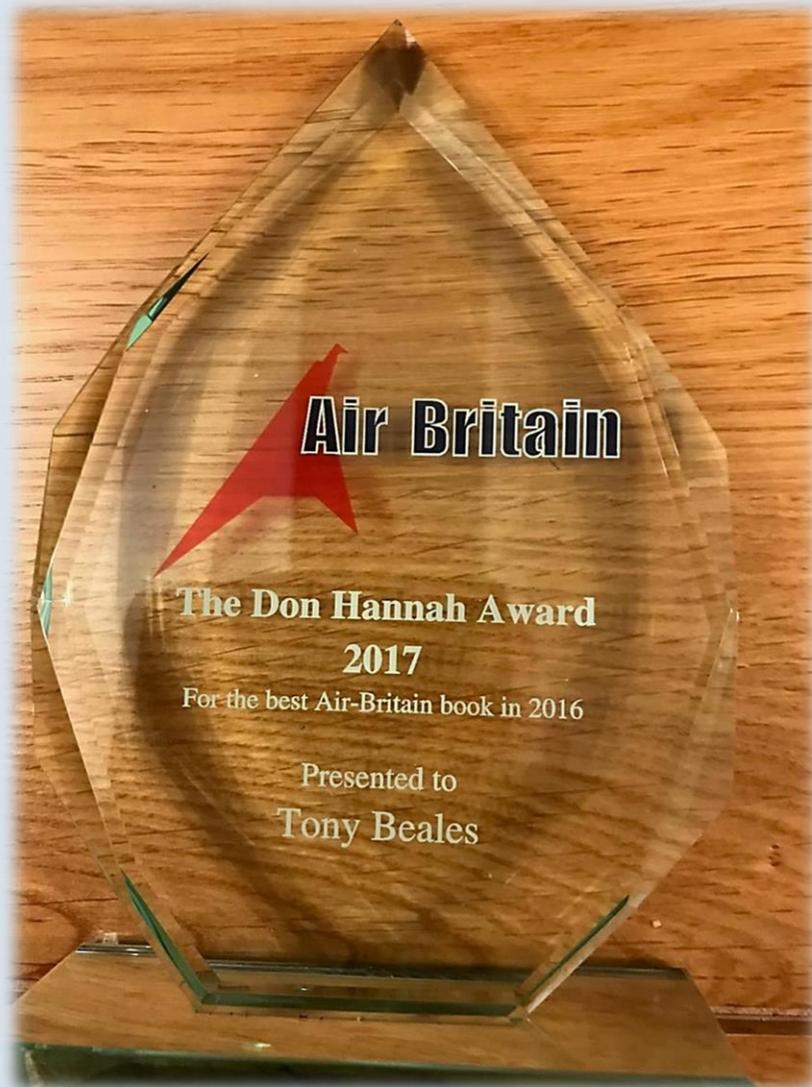
El libro, en el que con paciencia infinita trabajara estos últimos años y que mereciera tan alta recompensa, por ser una demostración de una búsqueda exhaustiva sobre un tema poco conocido, acompañado de extraordinarias fotos nunca antes publicadas y extraídas de antiguos archivos.



En la foto (derecha a izquierda): Tony Beales acompañado de Malcolm Fillmore, Air-Britain Trust Chairman

Cabe resaltar, que actualmente el homenajeado se halla dando término a un trabajo similar sobre el Registro Nacional de Aeronaves de Chile, lo que ha motivado a que anualmente nos visite en busca de

mayores antecedentes, propósito al que nuestros socios y diversas entidades del quehacer aeronáutico chileno, le han brindado su más amplia colaboración.



Fotografía del premio recibido por nuestro apreciado amigo Tony Beales

- **Socio Honorario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recibe importantes reconocimientos**

Entre los días 6 y 8 de noviembre, nuestro distinguido Socio Honorario, el General de División don Marcos López concurrió a Buenos Aires, con el objeto de trabajar en un proyecto conjunto que nuestra Academia está desarrollando con el Instituto Argentino de Historia Militar.

El general López aprovechó la ocasión para dictar una conferencia sobre la vida del brigadier Rafael Maroto Yserns en la Academia Argentina de la Historia, entidad que lo distinguió como Miembro Correspondiente.

Del mismo modo, fue invitado por el Instituto O'Higginiano de Buenos Aires para exponer sobre "O'Higgins y su Visión Americanista", oportunidad en la que el general Rafael José Barni, presidente del Instituto Argentino de Historia Militar, lo nombró como Miembro Correspondiente de esa corporación.

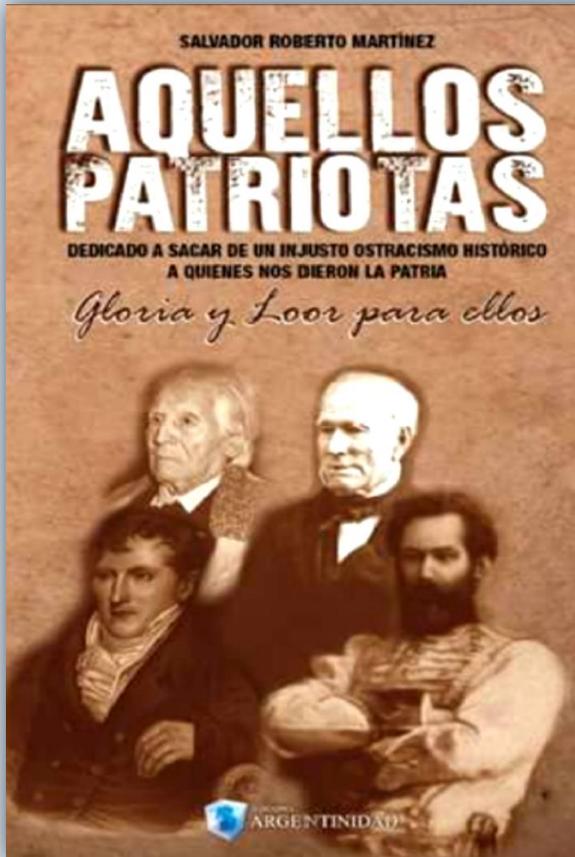


Durante la conferencia sobre la vida del brigadier Rafael Maroto en la Academia Argentina de la Historia



Tumba del Brigadier español, don Rafael Maroto. El 2 de junio de 1918 fueron trasladados sus restos desde Valparaíso y ubicados en el Mausoleo Militar del Cementerio General de Santiago, Chile.

- **Presentación de libro escrito por Miembro Correspondiente en la Argentina**



PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
MINISTERIO DE CULTURA

El Presidente del Instituto Nacional Newberiano, Profesor Comandante Mayor Aviador Don Salvador Roberto Martínez, tiene el agrado de invitar a Usted a la presentación del libro "Aquellos Patriotas", de su autoría.

Será presentado por el Profesor Doctor Don Antonio Las Heras y el Profesor Don Carlos Alberto Gigliotti.

Se realizará en la SADE, Sociedad Argentina de Escritores, Uruguay 1371 CABA, el día martes 7 de noviembre a las 18:00, en conmemoración de la "Batalla de Suipacha, Primer triunfo de las Armas de la Patria"

R.S.V.P:
Tel/fax: (5411) 5166-0714 / 0942
email: info@institutonewberiano.gob.ar

Buenos Aires, octubre de 2017

El pasado 7 de noviembre, un distinguido Miembro Correspondiente de nuestra corporación en la Argentina, el Presidente del Instituto Newberiano, don Salvador Roberto Martínez, presentó su más reciente obra: "Aquellos Patriotas", trabajo dedicado a enaltecer los próceres de su Nación y su legado.

Con anterioridad el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg, quien lamentó no poder asistir para la importante ocasión, le deseó al autor, los mayores parabienes y éxito en la presentación del libro, reiterándole las felicitaciones por este nuevo logro en la carrera de la educación, difusión de los baluartes y valores patrios, que siempre redundarán en hacer de todos nosotros, pueblos más valorados, más agradecidos de Dios y perpetuadores de la huella patriótica, que dejan los grandes hombres.

- **Visita Delegado Representante en Londres**

De paso por Santiago con destino a Chiloé, a donde viajaba por asuntos familiares, nuestro Delegado Representante en Londres, Historiador y Comandante de Aeronave (R) de British Airways Sr. Dacre

Watson Krohn-Nilsen, tomó contacto con el socio Sergio Barriga Kreft, con quien compartió unos momentos en el hotel donde se hospedaba.

Manifestó el pesar de no poder en esta oportunidad, departir con miembros del directorio y socios del instituto, ya que su permanencia en la capital sería de pocas horas, al igual como sucedería a su regreso a Inglaterra.

No obstante, señaló estar al tanto de las actividades del instituto, dando a conocer desde el punto de vista de la investigación histórico aeronáuticas, las suyas en su patria.

Dejando un afectuoso saludo, expresó su esperanza de volver a Chile el año venidero y tener el tiempo suficiente para alternar con todos nosotros.



De izquierda a derecha: Señores Sergio Barriga Kreft y Dacre Watson Krohn-Nilsen

- **La señora Subsecretaria para las Fuerzas Armadas, visita las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

Durante la tarde del día martes 28 de noviembre, tuvimos la agradable y sorpresiva visita que nos realizara la señora Subsecretaria para las Fuerzas Armadas, doña Paulina Vodanovic Rojas a nuestras instalaciones.

Tras una breve conversación muy franca y amena, como ha sido siempre su estilo, nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg, tuvo la oportunidad de contarle y explicarle algunos de los planes que la corporación desea llevar a cabo para el futuro más próximo, entre ellas, la concreción de la Sala de

Exposiciones “General Diego Barros Ortiz” que servirá para realizar muestras temporales asociadas al mundo de la Aeronáutica, de modo de abrirnos al público con nuevas y mejores expresiones educativas y patrimoniales orientados en especial al mundo estudiantil escolar y universitario; también está el realizar una exposición itinerante muy especial para conmemorar el Mes del Aire en marzo próximo, con una mirada más espiritual, y finalmente la formulación de algunas actividades consideradas para celebrar el 35º Aniversario de la corporación.

La señora Subsecretaria le formuló su interés por haber participado de algunas de las actividades recientemente realizadas, como lo fue el tour guiado a las tumbas y mausoleos de los aviadores más connotados y otras que permanentemente se informa a través de nuestro boletín o las invitaciones cursadas.

Tras su visita que nos realizara junto a uno de sus asesores y al Presidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales “Águilas Blancas” Sr. Erick Espinoza B., continuó el recorrido por las instalaciones.



De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Paulina Vodanovic Rojas, Subsecretaria para las Fuerzas Armadas; CDA. Erick Espinoza Berdichevsky, Presidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” y don Mauricio Orrego, Jefe de Gabinete de la Subsecretaría para las FFAA.



XVII
**CONGRESO INTERNACIONAL
DE HISTORIA AERONÁUTICA
Y DEL ESPACIO | 2018**
REPÚBLICA DOMINICANA

"La Sociedad Colombista Panamericana promotora de la unión y fraternidad de los países de América y su influencia para la organización del Vuelo Panamericano Pro Faro a Colón de 1937".

Invitados especiales: Miembros de la FIDEHAE



Dirigido a todo el público académico
y amantes de la aviación

Lugar: Universidad Nacional Pedro
Henríquez Ureña, Recinto Santo Domingo,
República Dominicana.

**¡Se parte de este
gran encuentro!**

Entre los días 13 y 19 de noviembre de 2018, se realizará en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio organizado por el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA) como integrante de la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE)

Para mayor información sobre el evento, bases del congreso e información referente a la participación, favor escribir a: ortegaverger@gmail.com - institutoindoha@gmail.com o llamar a los teléfonos: 829 820-1324 / 829-285-2018.

V. Efemérides del mes de diciembre.

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

01/12/1946: Con la presencia del Presidente de Panamá, señor Enrique A. Jiménez, se recibe en la Escuela de Actividades Aéreas S.A., la primera mujer panameña Piloto, señorita Mary Quelquejeu de Galindo. Recibe sus alas por parte de quien fuera su Instructor y distinguido piloto panameño, don Marcos Antonio Gelabert D.



Fotografías de la señorita Mary Quelquejeu de Galindo, primera mujer piloto de Panamá. (1946)

02/12/1915: El Capitán Juan E. O'Connor La Guevara realiza el primer vuelo táctico de cooperación con las Fuerzas del Ejército, en un avión Blériot por espacio de 45 minutos alcanzando unos 150 metros de altura. Tras cumplir su misión aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar de Chorrillos, donde es aclamado por la multitud y felicitado por el Presidente de la República del Perú, don José Pardo.

Debemos también recordar que el Capitán O'Connor junto a Ricardo Walter Stubbs, asistieron en marzo de 1916, como Delegados del Aero Club del Perú a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación realizada en Chile. Con el grado de comandante, se convertirá en el primer director del Centro de Aviación Jorge Chávez, hoy actual Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, y posteriormente será el primer oficial en ascender al grado de Mayor General del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Falleció estando ya en retiro en 1956, su labor y su ejemplo fue simiente en el espíritu de los Aviadores Peruanos.



Parte de la concurrencia a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación celebrada en Chile en el mes de marzo de 1916.

Durante la recepción ofrecida por el Aero Club de Chile a los delegados del Aero Club del Perú, a su arribo a Santiago.

- 1.- Ricardo Walter Stubbs.
- 2.- Capitán Juan E. O'Connor La Guevara.

03/12/1935: Con gran éxito finaliza el Raid de 2.000 kilómetros, la escuadrilla del Grupo de bombardeo utilizando trimotores Junkers al mando del Comandante José Jara Concha de la F.A.N. de Chile, iniciado el pasado 25 de noviembre de ese año.

04/12/1949: El Club Aéreo Boliviano recibe 7 aviones AT-6 y Howard, todos adquiridos en los Estados Unidos de Norteamérica.

04/12/1967: Producto de una serie de erupciones volcánicas, queda destruida la Base Aérea Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda". (Chile)

04/12/1905: Nace en Ramos Arizpe, Coahuila, el señor Emilio Carranza, precursor de la Aviación en México.

05/12/1923: Se efectúa en un avión De Havilland DH-9, la comprobación en vuelo del invento del dentista chileno, señor Alfredo Leigh Bañados, una serie de perfiles dispuestos en el borde de ataque del ala, que más tarde fueran conocidos como "Slots".



06/12/1959: Primer catapultaje desde el Portaaviones "Independencia" de la Armada Argentina, con un avión Vought F4U-5 Corsario. Su Piloto fue el Capitán de Corbeta, señor Hugo Frontroth.

07/12/1941: Creación del Club Aéreo de La Serena, más tarde conocido como Club Aéreo de La Serena - Coquimbo. (Chile) El Club Aéreo de La Serena - Coquimbo fue fundado con un propósito claro, "darle alas a los entusiastas de la aviación". La Fuerza Aérea de Chile le donó su primera aeronave hace ya más de medio siglo; como toda institución el Club ha pasado por altos y bajos, épocas oscuras en que no había vuelos, sin embargo la fidelidad de sus miembros le ha hecho

perseverar. Hoy el Club Aéreo cuenta con tres aeronaves y más de veinticinco socios pilotos activos. Los que dan vida a una verdadera hermandad de alas.

07/12/1944: Representantes de 52 países firman en Chicago, el Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual actualiza la Convención de París de 1919 y crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

07/12/1950: Por decreto N°26.099 del Poder Ejecutivo Argentino, se crea Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado.

07/12/2009: Aerogal (Aerolíneas Galápagos de Ecuador) inaugura con gran éxito la ruta a Nueva York, para lo cual la empresa incorpora un Boeing 767.



08/12/1944: Creación del Club Aéreo de Talca. VII región (Chile), que por Decreto Supremo N° 168 del 9 de abril de 1945 estableció su persona jurídica. Se dice que la idea de crear un Club Aéreo local habría surgido el 19 de octubre de 1939 en el Centro Español de Talca, día en que un grupo de jóvenes amantes del deporte aéreo se propone materializar la idea, alentados por el connotado piloto don Emilio Castro.

El aeródromo se construyó ese año en el mismo lugar en que actualmente aterrizan y despegan aviones y helicópteros de mediano tamaño. Ubicado en el sector de Panguilemo, a 5 kilómetros al norte de Talca, es el aeródromo más grande la región y lleva el nombre de uno de los socios históricos del Club, Emilio Castro.

El Club adquiere en septiembre de 1968 dos nuevos aviones adquiridos con ayuda de la Municipalidad de Talca a un costo de 170 mil escudos, y logra ampliar el casino gracias al esfuerzo de los socios, esperando albergar una mayor cantidad de visitantes externos, principalmente pilotos en situación de "escala". En 1968 y 1969, el Club Aéreo de Talca fue catalogado como uno de los mejores a nivel nacional.

En 1982, el aeródromo contaba dentro de sus instalaciones con una pista de aterrizaje de mil 200 metros de largo. Para este año, el Club tenía dos Cessna cuadriplazas utilizados como ambulancias aéreas en caso de alguna emergencia o accidente, un Cessna biplaza para dar instrucción a los alumnos y un Champion para la instrucción primaria.

Por suerte, al momento del terremoto de 2010, el aeródromo se encontraba en condiciones bastante favorables para los trabajos de monitoreo efectuados prioritariamente por la Fuerza Aérea de Chile, situación que la misma institución destacó en diario El Centro en abril de 2010, considerando, por ejemplo, la iluminación de la pista que ha servido para agilizar el traslado de órganos y pacientes de extrema gravedad que deben ser llevados a Santiago y como centro de operaciones de las Fuerzas Armadas en caso de catástrofes.

Carabineros de Chile también tiene su hangar dentro del perímetro. En agosto de 2016 se inauguró un Hangar de Carabineros dentro del Aeródromo “Emilio Castro”, que fue entregado con helicópteros, camiones, transportadores de petróleo y camionetas, todo para cumplir con más eficiencia las tareas de esa institución.” El Club Aéreo de Talca está formado en 2017 por 16 socios

09/12/1952: Creación del Club Aéreo de Calama (Chile). Una entidad sin fines de lucro, que fue creado con el objetivo de formar básicamente pilotos civiles y prestar servicios a la comunidad, ya sea de la ciudad o de zonas cercanas. Apoyando en rescates aeromédicos, fotografía aérea, rescates andinos, etc.

10/12/1920: Se establece como fecha de fundación de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela. Esta tiene por misión asegurar la soberanía del espacio aéreo del Territorio Nacional así como contribuir con las demás Fuerzas Orgánicas de la Defensa Nacional.

11/12/1968: Último aterrizaje sobre el Portaaviones ARA “Independencia” de la Armada Argentina, realizado en un avión S2A Grumman Tracker. Su Piloto fue el Teniente de Navío, señor Juan Pedro Villemur.

12/12/1912: El Ministerio de Justicia del Brasil cede al Aeroclub de ese país, un terreno en “Campo dos Afonsos” para la construcción del primer aeródromo dentro del Distrito Federal, actual Municipio de Rio de Janeiro.

12/12/1918: A las 3 de la madrugada de este día se daba inicio a los preparativos para lo que sería el Primer Cruce de Los Andes en avión por su parte más alta. Este magno hito aeronáutico fue realizado por el entonces Teniente de Ejército, señor **Dagoberto Godoy Fuentealba.**

Dada la importancia y trascendencia de este triunfo sobre los macizos americanos, es que posteriormente en noviembre de 1956, se establece esta fecha como Día de la Aeronáutica Nacional en Chile.



12/12/1940: Cruce de la Cordillera de Los Andes para conmemorar la hazaña de Godoy en 1918, en un avión caza SPAD de la I Guerra Mundial por el entonces CDB(A), señor Enrique Flores Álvarez (Primer Presidente de nuestra corporación). El vuelo constituyó un alto riesgo por lo obsoleto del avión empleado a esa fecha.

12/12/1964: También en homenaje y conmemoración del cruce efectuado por el Teniente Godoy en 1918, el piloto chileno y socio de nuestra corporación, señor **Alejo Williamson Dávila** (Q.E.P.D.), realiza el Primer Cruce de la Cordillera de Los Andes en Planeador, volando desde Santiago a Mendoza tras 5 horas y 59 minutos, alcanzando alturas de más de 5.000 metros, en una nueva hazaña aeronáutica de resonancia mundial.



www.aguilasblancas.cl

12/12/1983: Creación del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas". Esta entidad nace como resultado de la unificación del Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas" con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Los Cóndores".

La unificación se produce a instancias del Comandante en Jefe de la época, General del Aire, don Fernando Matthei Aabel, quien teniendo en mente la idea de conformar una organización que cumpliera fines similares a los existentes en los Regimientos Simbólicos del Ejército, integra a ellos los Ex Cadetes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" y los Oficiales en retiro y de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

13/12/1927: Arriban a Santiago de Chile los aviadores franceses Dieudonné Costes y Joseph- Marie Le Brix, quienes venían dando la vuelta al mundo en un avión Breguet 19 GR (Gran Raid), con motor Hispano Suizo de 600 HP., con el que habían cruzado el Océano Atlántico en 18 horas de vuelo sin escalas desde Saint Louis, Senegal hasta Natal en Brasil. Desde allí habían proseguido hacia Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo y Asunción, regresando a Río para intentar el vuelo directo a Chile. Aunque trataron de hacerlo un 12 de diciembre, aniversario del cruce de los Andes por Godoy, el viento en contra los obligó a aterrizar en el Palomar, en Buenos Aires, desde donde salieron a las 01.20 horas del día 13, con plena oscuridad, sorprendiéndolos el amanecer con la visión de la Cordillera de los Andes que debían cruzar. Para ambos pilotos, según confesaron más tarde, este fue el más grande espectáculo que habían presenciado en sus vidas.

Tras atravesar el macizo andino sobre 6.500 metros de altura, fueron escoltados en el lado chileno por aviones militares hasta su arribo en El Bosque, a las 9.15 horas, lugar en donde además de ser vitoreados por sus camaradas chilenos y algunas autoridades militares presentes, entregaron abundante correspondencia y un saludo especial del aviador brasilero Dagoberto Vidal para el Comandante Arturo Merino, recordando su brillante desempeño como Adicto Militar durante 1922, en Río de Janeiro. Algunos días más tarde, el 21 de diciembre reanudan su Vuelo de Fraternidad, esta vez hacia La Paz, Bolivia.

15/12/1913: Fallece Miguel Lebrija Urtegui, uno de los precursores de la aviación en México.

15/12/1987: Creación del Centro de Exposición de Aeronaves de la Aviación Naval, antecesor del actual Museo de la Aviación Naval Argentina.

15/12/2008: COPA AIRLINES inicia operaciones a Aruba y a Santa Cruz, Bolivia

16/12/1930: Creación Grupo de Aviación N°6. Creada inicialmente con el nombre de Escuadrilla de Anfibios N°2, asentada inicialmente los terrenos de Cabo Negro y posteriormente en 1935, con el nombre de Grupo de Reconocimiento N°6 en la Base Aérea de Bahía Catalina de la ciudad de Punta Arenas. Esta es una de las unidades más antiguas de la Fuerza Aérea, siendo su primer Comandante el Teniente 1°, señor Santiago Leitao Moya.



16/12/1966: Activación del Grupo de Aviación N°12. Al crearse en 1959, la antigua Ala Base N°3 en Punta Arenas, contemplaba en su orgánica el Grupo de Aviación N°12 de Combate.

Pese a ello, solo se activa esta unidad por Resolución de la Comandancia en Jefe N°E-01875, de fecha 16/12/1966, comenzando a operar en febrero de 1967 con aviones F-80 y T-33 provenientes del Grupo N°7, siendo su primer Comandante el entonces CDG (A), señor Jacobo Atala Barcudi.

17/12/1916: Se cumplen cien años desde que el sacerdote y capellán militar, Presbítero Norberto Schroer Bohle, se convierta en el primer religioso que vuela en Chile.

El hecho se produce cuando el avezado piloto civil don David Manuel Fuentes Soza, el mismo que realizara días antes (10 y 11 de diciembre) el primer correo aéreo en Chile, lo invita a subir a 700 metros de altura en su avión Blériot, tras lo cual el sacerdote portomontino exclamará:

¡Qué hermosa vista desde la altura, uno no quisiera volver a descender!



17/12/1944: Se lleva a cabo en el Aeródromo de Los Cerrillos, el primer Concurso Nacional de Aeromodelos verificado en Chile, al cual concurren destacados aeromodelistas que enviaron los

Clubes de provincias. En la competencia tomaron parte alrededor de cien concursantes de Santiago, Temuco, Valparaíso, Viña del Mar y se inscribieron 110 aeromodelos con los que se realizaron unos 300 vuelos entre planeadores, aviones a elástico y con motor a bencina. Se perdieron, en vuelo cuatro aeromodelos que en sus planeos se encontraron con térmicas que les impidieron volver a la cancha. Entre los aeromodelos perdidos se cuentan dos de Santiago, y dos de Valparaíso. Los constructores de dichos aviones, los señores Arellano y Rodríguez del Puerto y señores Alfaro y Santander de Santiago, fueron premiados con los más valiosos trofeos que se disputaron. El avión con motor “Capitán Flores” diseñado y construido por Guillermo Prado de Santiago, se incendió en un decolaje, lo que le impidió completar sus vuelos.

17/12/1949: Se graduaron los primeros Instructores de Vuelo a Vela del Club de Planeadores de Santiago y del país. Se trató de los señores Hernán Maturana Solano y Dobri Dobrev. Ambos postulantes rindieron examen ante la Comisión designada para el efecto por la Dirección de Aeronáutica, la que estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla Ingeniero Sr. Marcos Loyola y el Teniente 2º don Humberto Tenorio Iturra, en los terrenos que el Club ocupaba para sus prácticas en la vecina localidad de Batuco, terrenos gentilmente cedidos por don Jorge Herrera, dueño del Fundo “Santa Carolina”.

19/12/1919: El Teniente de Fragata, señor Marcos A. Zar (piloto) y el Capitán de Fragata Gregores (pasajero) efectúan con un hidroavión Macchi (M-9) el vuelo Puerto Belgrano – San Fernando (Argentina) y baten el récord sudamericano en velocidad y distancia sobre mar con y sin pasajeros.

18/12/1910: El Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina, a la fecha alumno de la Escuela Superior de Guerra en París, eleva un primer informe requerido por el Gobierno de Chile sobre el estado de avance aeronáutico europeo, estableciendo lo que sería a la postre la base para la materialización e implementación de la Aeronáutica militar en Chile.



20/12/1982: Fallece el General de División, Piloto Aviador señor Gustavo G. León González, quien realizó el primer vuelo de circunvalación a la República Mexicana.

20/12/1924: Primer aterrizaje en Medellín, de un avión de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos). El avión Fokker “Medellín” con los pilotos señores Ferruccio Guicciardi Romani y José Ignacio Forero F., aterriza en la finca “El Guayabal”, primer campo de aviación en Medellín, Colombia.



20/12/1936: Se entrega en custodia al Museo del Transporte Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo” de la ciudad de Luján en Argentina, el famoso hidroavión español Dornier Wal bautizado como “PLUS ULTRA”.



20/12/2005: Se realiza un doble cruce de la Cordillera de Los Andes en planeador a cargo del piloto chileno, señor Carlos Pérez Oehninger y sus hijos Javier y Mauricio.

21/12/1910: Nace el Ingeniero Zoilo Hermógenes García, quien se destacara por ser el primer dominicano en diseñar y construir un avión.

21/12/1927: Pilotos de la armada de EE.UU. en cinco aviones anfibios inician un vuelo panamericano, desde EE.UU. a Centroamérica, Sudamérica y de vuelta.

21/12/1952: La Fuerza Aérea Argentina, constituye la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA); realizándose durante este mes varios vuelos hasta la isla Decepción, con distintas tripulaciones al mando del Vicecomodoro, señor Gustavo Argentino Marambio.

22/12/1910: Se notifica como desaparecido en el Canal de la Mancha, el aviador chileno-británico, don Cecil Stanley Grace.

El aviador de padres británicos y nacido en el Cerro Alegre, Valparaíso, fue reportado perdido tras volver de su viaje de Inglaterra a Francia en un avión Short S.27. Cecil Grace fue declarado oficialmente muerto en marzo de 1911.



DESTINO DEL SEÑOR CECIL GRACE

Informe desde Ostende señala que su cuerpo ha sido recogido en el mar.

(De nuestro propio corresponsal)

París, Jueves. - Según el diario *Liberté* de esta noche, el Aero Club de Bruselas recibió esta tarde el siguiente telegrama:-

"Cuerpo, casco, antiparras del piloto Cecil Grace recogidos en el mar en Mariekerke". El telegrama fue firmado por el presidente del Ostende Aero Club.

El hermano del Sr. Grace informó anoche a *The Daily Mirror* que la noticia de que se había recuperado la gorra y las gafas de un aviador era la única información que había llegado a la familia del aviador perdido.



Recorte del periódico británico *Daily Mirror* de 1911.

22/12/1956: Primer Sobrevuelo comercial de la Antártica, realizado por un DC-6B de LAN. El avión a cargo del Vice Presidente de LAN, Adalberto Fernández Ferreira. La tripulación estaba compuesta por los Pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa, el Ingeniero de Vuelo Eric Campaña, el Radio Operador Januario Lazo, el Sobrecargo Héctor García y los Auxiliares de Vuelo Polígena Nerlich y Karen Hanke.

22/12/1972: Se realiza en circunstancias muy difíciles, el heroico rescate de los supervivientes uruguayos caídos en la Cordillera de los Andes, tras el accidente del 13 de octubre de 1972, cuando un avión Fairchild FH 227D de matrícula T-571 la Fuerza Aérea Uruguaya se estrelló a la altura de Curicó en Chile.



23/12/1935: El médico y aviador peruano, señor Armando Revoredo Iglesias, efectúa un vuelo sin escalas de Lima, Perú a Bogotá, Colombia.

23/12/1907: El Ingeniero, señor Jorge A. Newbery, junto con su amigo Aarón de Anchorena, realizan su primera ascensión en un globo denominado "Pampero". Dos días más tarde, cruzarían el Río de La Plata desde Argentina hasta la vecina orilla del Uruguay, en la localidad de Conchillas. El hecho

produjo tal entusiasmo, que con fecha 13 de enero de 1908, se creó el Aero Club Argentino, primera entidad aérea de este país.

23/12/1986: El Licenciado señor Humberto Chavarría junto a otros accionistas, forman la Compañía Istmeña de Aviación S.A., siendo ella la segunda empresa con el mismo nombre que se organizaba en Panamá.

25/12/1907: Jorge A. Newbery y Aarón Anchorena cruzan desde Buenos Aires el Río de la Plata por primera vez, en un globo bautizado “El Pampero” para luego aterrizar en Conchillas, Uruguay.



27/12/1909: El distinguido aeronauta argentino, señor Jorge Alejandro Newbery M., establece un récord sudamericano de distancia y duración en globo, al unir la localidad de Belgrano en Buenos Aires, Argentina; pasando sobre Uruguay y aterrizando en la ciudad de Bagé ubicada en Rio Grande do Sul en Brasil, a bordo de un aerostato de 800 m³, bautizado como “Huracán”.

La travesía de 541 kilómetros fue cubierta en 13 horas de navegación.

27/12/1937: De acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial N°51 de esta fecha, se establece la denominación “BASE AÉREA” para la Unidad o conjunto de Unidades de la Fuerza Aérea de Chile, ubicadas en una misma localidad.

27/12/1990: Se protocoliza la Escritura Pública N° 520 de la Notaría 9ª del Circuito de Panamá, con la cual se da vida a la Sociedad CARGO THREE INC. (También conocida como Cargo Tres Sociedad Anónima). Su Presidente fue don Germinal Sarasqueta O.

28/12/1955: Se realiza el primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile, uniendo Punta Arenas con la Base Aérea Antártica “Presidente Aguirre Cerda”.

El avión utilizado fue el OA-10 A Catalina N° 406, que fuera bautizado como “SKUA”, perteneciente al Grupo de Aviación N°2. Tripulado por el Comandante de Escuadrilla (A) Humberto Tenorio Iturra (Piloto) y los Capitanes Rafael Vásquez y Sabino Poblete como Copilotos.



Sello postal nacional con la imagen del “SKUA” arribando a Territorio Chileno Antártico. (El original corresponde a una pintura al óleo del artista Crl. Enrique Flores Álvarez.)

28/12/1979: Se firma un Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República de Corea.

29/12/1945: Creación del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile.

Unidad especializada en las tareas de transporte pesado, este Grupo de Aviación tiene sus antecedentes en la antigua “Escuadrilla de la Comandancia en Jefe”, creada el 31 de marzo de 1944 en “El Bosque” y el posterior Grupo de Transporte N°1.



29/12/2008: Como parte del proceso de renovación del material de helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, a partir de esta fecha comienzan a llegar al país las aeronaves Bell 412, destinadas a las distintas brigadas de la Institución.



Fuente: www.modocharlie.com

V. Galería de hombres y hechos destacados

A 10 años del último vuelo de los Mirage en la Fuerza Aérea de Chile

El día 28 de diciembre del 2007, marcaba el fin de la era de los "deltas" en la Fuerza Aérea de Chile. Ese día volaron por última vez de manera oficial, los Mirage Pantera del Grupo de Aviación N° 4 asentado en la Base Aérea de Chabunco en Punta Arenas, cerrando 27 años de operaciones en la Institución.

Con un vuelo en formación de cuatro aviones, un biplaza y tres monoplazas, volaron por diversas zonas de la Región de Magallanes y sobrevolaron la ciudad de Punta Arenas que los cobijó desde el año 1986, los últimos Mirage Pantera se despidieron de la vida operativa en la Fuerza Aérea de Chile.

Inicios

Desde mediados de la década del 70, Chile se vio en la necesidad de preparar sus FF.AA. ante una eventual agresión de nuestros países vecinos, primero por parte del Perú, y que luego continuo con la crisis del Beagle en 1978 con Argentina. En tanto, cada vez se hacía más complejo el mantener nuestras aeronaves de combate en condición de vuelo (F-5E y A-37) debido a las extremas restricciones producto de la Enmienda Kennedy (1).

Terminada la "crisis del 78" la tensión entre Chile y Argentina estuvo lejos de desaparecer, y ante los problemas de mantener material de combate con origen en EE.UU. en condiciones operativas, el Alto Mando de la FACH, procuró buscar aeronaves en otros países.

Un Mirage modelo 50

Así el año 1979 una comisión de la Fuerza Aérea de Chile se interesó en el nuevo desarrollo de la fábrica francesa Marcel Dassault, que era el Mirage 50, que consistía en un Mirage 5 con un nuevo y más potente motor Snecma Atar 9K-50 de mayor potencia, el mismo que potenciaba al Mirage F-1. Además podía incluir radar Cyrano IV o Agave.

Ante la premura de contar con los aviones a la brevedad el mismo año 79, se firmó el contrato de adquisición. Esto implicó comprar las versiones Mirage 50FC sin radar (ataque a tierra), la versión Mirage 50C con radar (cazabombardero) y la versión Mirage 50DC biplaza de entrenamiento sin radar.

Mirage 50 llega a Chile

Los Mirage 50FC fueron los primeros ocho en entregarse y correspondían a células de Mirage 5F las cuales fueron rápidamente modificadas al estándar 50FC. Numerados del 500 al 507. Dichas aeronaves llegaron desarmadas a bordo de un Boeing 747 de carga. A contar de junio de 1980 comienzan a llegar a Chile y el 15 de septiembre de 1980 se realiza el primer vuelo oficial desde las nuevas instalaciones de la FACH en el cabezal norte del Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Con la llegada de este nuevo material se reactiva el Grupo de Aviación N° 4 al mando del Comandante de Grupo (A) Sr. Joaquín Urzúa Ricke.



Entrega de la insignia oficial por parte del General del Aire, don Fernando Matthei Aubel durante la reactivación del Grupo de Aviación N° 4, al mando del Comandante de Grupo (A) Sr. Joaquín Urzúa Ricke. (Colección IIHACH)



Formación Mirage 50FC recién llegados. (Colección IIHACH)

Luego entre 1982 y 1983 llegan los demás aviones modelos 50C y 50DC. Así la flota quedó conformada por: ocho Mirage 50FC (500-507 -luego el 500 pasó a ser el 508), seis Mirage 50C (509-514) y dos Mirage 50DC (515 y 516).

Comienzan las modificaciones al Mirage

Ya entrados en la década del 80 con la flota de Mirage activa en Chile, se mejoraron sustancialmente las capacidades de combate, sin embargo las tensiones con nuestros países vecinos se mantenían y el Perú adquiriría inicialmente un lote de 26 Mirage 2000 a Francia, de los cuales finalmente recibió solo 12. Lo anterior y la constante tensión con Argentina, llevó al Alto Mando a planear una "temprana" modificación de los aviones Mirage.

En 1985 se comienza a desarrollar un programa para modernizar a estos aviones bajo el nombre de "Programa Bracket" que consistió inicialmente en la implementación de aletas canard, sistemas de comunicaciones y RWR (Radar Warning Receiver).

Así fue presentado en la FIDA 86 el primer avión denominado Mirage 50CN que incorporaba las aletas canard, siendo el avión utilizado para ello el numeral 514.

El programa a poco andar se fue volviendo más ambicioso y es así como ENAER junto con la asesoría de IAI (Israel Aerospace Industries) comienzan a implementar todo un paquete de modificaciones. En lo que aviónica se refiere incluyó un nuevo radar telemétrico ELTA 2001B, un HUD (Head Up Display) de El Op, una pantalla multifunción que se ubicó al costado izquierdo del panel de instrumentos, un INS nuevo, y HOTAS. Además de un sistema EWPS-100 Electronic Warfare Self-Protection System (2) que va asociado al sistema de lanzamiento de Chaff y Flares DM/A-202 (3). En tanto el sistema RWR fue el DM/A-104 (4) y un jammer de autoprotección A-401.

El modelo con todas esas modificaciones se presentó como Mirage Pantera en las instalaciones de ENAER el 14 de octubre de 1988.



Presentación Mirage Pantera en ENAER en octubre 1988 Base Aérea El Bosque. (Fuente: Revista FACH)

Luego se agregaría la sonda de reaprovisionamiento en vuelo y la modificación del *soute arrière* en la parte inferior posterior del avión para alojar los dispensadores de Chaff/Flare. Además con estas modificaciones los Mirage Pantera, pudieron operar con misiles Python III y bombas del tipo LGB (5).

Todo lo anterior requirió realizar modificaciones estructurales, siendo la más visible el "alargamiento" de la proa en 1 mt, lo que le confirió un parecido al Kfir o al Cheetah. Además fue necesario cambiar el tren de aterrizaje siendo modificado por uno más robusto como el del Kfir.



Detalle Mirage Pantera durante FIDAE 2002. (Foto Autor)

El primer Mirage Pantera de producción fue el 510, siendo modificados inicialmente todos los Mirage 50C, al estándar "Pantera", siguiendo con los DC y FC. Siendo el último en modificarse el Mirage 50FC numeral 501.

Cambio de casa del Mirage 50

En 1986 el Alto Mando de la FACH, define reubicar al Grupo 4, en las nuevas dependencias de la Base Aérea de Chabunco en Punta Arenas.

Este cambio implicó comenzar a operar regularmente en las duras condiciones patagónicas, sin embargo a pesar de ello la operatividad de las aeronaves se mantuvo en un alto nivel.

Ejercicios Aéreos

En su larga vida operativa los Mirage participaron en diversos Ejercicios Aéreos, como fue el ejercicio Blue Sky en septiembre de 1988. También y ya con la flota estandarizada a Mirage Pantera participaron en Cruzex 2002 en Brasil donde se enfrentaron a los Mirage 2000-5F de Francia, IAI Finger (Dagger) de Argentina y Mirage IIIBR de Brasil, además de los F-5E también brasileños.

Luego participaron en el Ejercicio Salitre 2004, realizado en Chile entre Antofagasta e Iquique operando con aviones IAI Finger (Dagger) de Argentina, F-5E de Brasil y F-16C de la USAF.

Fin de la vida operativa

En el año 2003 se adquirieron cinco células de aviones Cheetah E, similares al Pantera, para ser usados como fuente de repuestos.

En los 27 años de operaciones el sistema Mirage 50/Pantera sufrió la pérdida de 3 aviones: el 29 de diciembre de 1983 se pierde en un accidente el Mirage 50DC (516) salvándose sus pilotos, la aeronave fue reemplazada por un Mirage IIIBE ex Armée de l'Air, modificado. Luego el 18 de junio de 1989 se estrella en el despegue desde Chabunco el Mirage 50C (511) falleciendo su piloto. El 12 de marzo de 1993 se estrella en el sector Pecket en Magallanes, el Mirage 50FC (507) aparentemente por una falla en el tren de aterrizaje, su piloto se eyecta satisfactoriamente.



Despedida de los Mirage Pantera en Chabunco (Foto FACH)

Al término de su vida operativa en la FACH, la flota estaba compuesta por doce aviones Mirage Pantera monoplazas y dos biplazas. Los cuales aún estaban en condiciones de seguir en vuelo, más los altos costos operacionales y la llegada de la flota F-16 Block 50 y F-16 MLU a la FACH, condicionó su retiro.

Mirage Pantera preservados

Actualmente se encuentran preservados varios Mirage Pantera. En el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio están los Mirage Pantera 503 y el biplaza 515. En el Edificio "Comodoro Arturo Merino Benítez" se encuentra en un pedestal el Mirage 512. En tanto en la Escuela de Especialidades se encuentra el Mirage Pantera 510. En la Comandancia de la IV Brigada existe un avión pintado como Mirage Pantera, pero que corresponde a un Cheetah con partes de aviones Mirage, numerado 500.

Antonio Segovia Rentería

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Notas

- 1.- "Enmienda Kennedy" entró en vigor en 1976 y consistía en un bloqueo de ventas de armas a Chile.
- 2.- Sistemas desarrollados en Chile por la empresa nacional DTS.
- 3.- Ibíd.
- 4.- Ibíd.
- 5.- LGB: Laser Guided Bombs, como las IAI Griffin.

Bibliografía:

Revista FACH N°154 (1980)

Revista FACH N° 184 (1988)

Revista Jane's Defence Weekly (Septiembre 1989)

Revista Air Forces Monthly (Julio 1989)

Revista Tecnología Militar N°1/1994

Revista Defensa N°154 (Febrero 1991)

Jane's catálogo en línea. Jane's Radar and Electronic Warfare Systems



El Primero

Transcurre el último trimestre del año 1949. La Escuela de Aviación ha fijado el próximo 12 de diciembre, Día de la Aeronáutica Nacional, para la graduación de Oficiales: Curso 1947-1949.

A los integrantes de este Curso nos asistía la natural ansiedad y nerviosismo por la proximidad de tan feliz ocasión: ser Oficiales de la Fuerza Aérea.

Uno de los componentes de nuestra promoción era el Sub-Alférez (R.A.) don Luis Gutiérrez Carranza. Muchacho natural de Santa Cruz, tierra huasa, moreno tipo agitanado. Tremendamente simpático. Muy preocupado de su facha, gozaba de una enorme popularidad entre las jóvenes, especialmente en la mentada Plaza Brasil que era un bastión de conquistas de civiles y cadetes. También fue campo de batallas entre los Romeos en disputa por sus Julietas, que lucían por los jardines.

Por supuesto que uno de estos Romeos era nuestro compañero Lucho Gutiérrez, orondo lucía las tres barritas doradas de Sub-Alférez en las bocamangas, pero se ufanaba que dentro de poco tiempo portaría la estrella dorada de alférez (R.A.) como Oficial y que dejaría de ser cadete.

Una mañana de noviembre se iniciaron las actividades en la Escuela, tanto de estudios como de preparación militar. Las actividades de vuelo no fueron dispuestas como era lo regular. Pero, curiosamente, nuestro compañero Gutiérrez tuvo un turno, diría yo, especial, y salió en un avión N.A. (TEXAN) de la Escuadrilla de Vuelo Avanzado, en vuelo local de entrenamiento. La mayoría de nosotros no supo de esta actividad tan poco usual. Un vuelo a las 08:00 hrs., sin ser designados otros Subalféreces para vuelos de entrenamiento. No calzaba en nuestros niveles de información.



Avión N.A.T-6 (TEXAN), similar al referido en el accidente.

De repente, un ruido ensordecedor rasgó la tranquilidad de esta diáfana mañana que resonó en todos los alrededores circundantes a la B.A. El Bosque. Era un alarido de una bestia herida que duró segundos. Abruptamente se cortó. Un silencio profundo se dejó sentir; las personas quedaron estáticas, los

pájaros volaban inquietos, sin hablar, circuló la interrogante fatídica: ¿se cayó un avión? - ¿Dónde? - ¿Quién?... Las respuestas no tardaron en llegar. Lo correspondiente a la Escuela se movilizó.

Era un avión N.A. (TEXAN) que cayó en un sitio agrícola en Lo Espejo, piloteado por el Subalférez Luis Gutiérrez Carranza.

Según se comprobó en el lugar del accidente el avión cayó en una picada recta con el motor al máximo de revoluciones. El impacto dejó un cráter profundo y la aeronave totalmente destrozada.

Hay que imaginarse el impacto emocional que causó esta desgracia en nuestro Curso. No podíamos concebir puesto que Lucho Gutiérrez era un Cadete altamente calificado en los estudios, en todas las etapas de vuelo y excelente atleta. Agréguese su excelente calidad humana, buen compañero y con gran sentido de humor. ¿Cómo era posible? - ¿Qué le pasó?...

Surgieron las conjeturas: falla de motor – trabazón de los comandos - desmayo - ataque cardíaco – suicidio.

Nuestras mentes simples, al enfrentar estas conjeturas, no recibieron respuestas. El avión se abatió con toda la potencia de su motor; la torre de control de la Base no recibió en ningún instante señal alguna que indicara una anomalía del piloto o del avión.

No hay dudas que debe existir una explicación, racional o no, pero para nosotros está aún en el campo de lo inexplicable. Todo siguió su curso: ceremonial de los funerales; término de las actividades académicas; preparación de la ceremonia de graduación.

Llegó el DIA DE LA GRADUACIÓN. Ceremonia hermosa, sin alteraciones. Solamente las propias que nos agitaban a cada uno de nosotros. Sentíamos la ausencia de nuestro camarada Lucho Gutiérrez. En lo alto, debía estar disfrutando, graduado como CÓNDOR LEJANO, con sus alas eternas.

Y así fue no más. Han transcurrido 61 años y no dejamos de evocar que nuestro recordado Sub-Alférez Luis Gutiérrez C. fue “EL PRIMERO” (Q.E.P.D.).

Jorge Alicera Carrasco (Q.E.P.D.)
(Fallecido en agosto de 2012)



Vuelo de Récord del Farman 223.1 G-APUZ “Chef Pilote Laurent Guerrero”. Francia – Santiago de Chile. Noviembre de 1937.



El Laurent Guerrero descansa en la base de “La Línea” en Colina. Santiago, Chile.
Lo visitan miembros de la comunidad francesa vecindada en el país.

1937 fue un año fructífero para las alas francesas. Uno de sus más importantes logros fue el vuelo de récord efectuado por el famoso piloto Paul Codos y su tripulación compuesta por el copiloto Marcel Reine, el navegante Gimié y el mecánico Vauthier.

El 20 de noviembre de 1937 inician su vuelo desde Istres, Francia con destino final Santiago de Chile, al cual arriban después de un tiempo total de viaje de 58 horas y 42 minutos, con tan sólo 3 escalas.

Hay que recordar que en 1935, en los tiempos de la línea Aeropostal, seis dotaciones, relevándose, habían llevado el correo de París a Buenos Aires en 68 horas y 45 minutos.



Otra vista del Farman 223.1 en la base de Colina.

La nave empleada fue el cuadrimotor Farman 223.1, moderno avión de gran radio de acción derivado de los bombarderos F.221 y F.222 de 1932; el cual fue construido por Centre - o NC - que fue la denominación dada a la usina Farman después de su nacionalización en 1936.

Su diseño es la respuesta a la idea del Ministro del Aire galo, Pierre Cot, que en julio de 1936 lanza el

desafío a la industria aeronáutica francesa, de establecer un “puente aéreo” desde París a Nueva York vía las islas Azores, sin recurrir a la clásica pero demorosa solución de emplear hidroaviones en la travesía, si no que mediante el empleo de multimotores de gran radio de acción.

La nueva nave, un tiburón con alas de albatros según las palabras de Paul Codos, fue diseñado por el ingeniero Rocca. Sólo nueve meses bastaron; cual criatura humana, para que 22 toneladas de metal, madera y tela, cristalizaran la idea original.

Posee un fuselaje de mayor longitud que la célula de bombardero de la cual se originó, que le permite permanecer a flote por un tiempo mayor en caso de amarizaje. Las bombas y otros equipos militares son reemplazados por estanques de combustible suplementarios que lo capacitan para cubrir grandes distancias. Su estructura es convencional, compuesta de cuadernas, largueros y superficies recubiertas de dural. Su configuración, que llegará a ser clásica, comprende un puesto de navegante a proa en una nariz acristalada, una cabina de pilotos convenientemente sobre elevada, dotada de doble comando y un puesto para el radio operador y sus equipos, dispuesto más atrás en el fuselaje por razones de peso y balance.

Disponía de cuatro motores Hispano-Suiza 12 Xirs/Xjrs de 720 ch dispuestos en tándem en dos nacelas situadas a los costados del fuselaje, accionando hélices tripala Hispano-Suiza construidas bajo licencia Hamilton, de paso variable. El tren de aterrizaje principal se retraía completamente en las nacelas, en un habitáculo ubicado en el espacio entre ambos motores.

El revolucionario diseño de las alas le otorgaba gran estabilidad, lo que hacía las delicias en el pilotaje de tramos extremadamente largos; en tanto que permitía velocidades de aterrizaje de apenas 60 km/h.

Su primer vuelo de 10 minutos, lo efectúa el 12 de junio de 1937 bajo el comando del experimentado piloto Lucien Coupet, experimentando graves problemas de centrado, que fueron rápidamente resueltos en tierra.

El 5 de agosto de 1937 arriba al Centro de Ensayos de Material Aéreo en Villacoublay donde se le efectúa el tradicional examen de cualidades de vuelo y calidad de construcción, recibiendo la bendición oficial en poco más de 24 horas. La intención era que el aparato estuviera preparado para participar en la carrera-raid del atlántico norte, tan ansiada por Monsieur Cot. Sin embargo ésta no se lleva a cabo y en su lugar se organiza rápidamente una carrera Istres – Damas – París que se iniciará el 20 de agosto de 1937.

El primer gran desafío del Farman es enfrentar esa carrera en que los favoritos son los trimotores italianos Savoia-Marchetti. Muy lento y pesado respecto a estos “pura sangre”, su única ventaja es su extraordinario radio de acción que le permite evitar el reabastecimiento con la frecuencia que requieren los demás. Sin embargo, a diferencia de la Formula Uno de hoy en día, este argumento difícilmente resultará decisivo.

Portando la matrícula F-APUZ y marcado F-2 para esta carrera, la gran ave despegó el 20 de agosto desde Istres al mando de Guillaumet y su tripulación compuesta por Lanata, Le Duff y Vauthier.

Guillaumet juega su única carta y efectúa un vuelo sin escalas a fin de demostrar públicamente las capacidades del aparato, logrando pasar por Damas con gran ventaja respecto a sus competidores. Sin embargo una tormenta que no pueden soslayar, los obliga a efectuar un aterrizaje no programado en Belgrado. Los italianos juegan su carta de la velocidad y resultan como los brillantes vencedores de la prueba.

El avión, propiedad del estado francés, es llevado en octubre de 1937 a Istres para una campaña de ensayos de nuevas mejoras. El 13 de noviembre recibe el nombre de bautismo que lo hará famoso: **“Chef-pilote Laurent Guerrero”**, en homenaje al magnífico piloto que realizara 54 travesías del Atlántico, quien resulta muerto el 27 de octubre de 1937 al estrellarse el Dewoitine 333 “Antares” en el que viajaba como pasajero. El 14 es trasladado por Codos a Bourget para su entrega oficial a Air France.

El proyecto de la travesía comercial del Atlántico Norte por aviones franceses está muerto por ahora, ya que no puede usarse la escala usual de las islas Azores. La causa es la prohibición dictada por el presidente-dictador portugués Salazar, con motivo de la guerra civil española y en apoyo a su colega Franco. Sin embargo está abierta a la aventura la ruta de la Aerpostal del Atlántico Sur.

De este modo, se plantea el vuelo hasta Santiago de Chile. El piloto será Paul Codos, quien detenta el récord de distancia en línea recta y es un habitual protagonista de los vuelos transatlánticos. Su copiloto Reinier ha atravesado la cordillera de Los Andes más de 300 veces. El navegante Gimié ha cruzado el atlántico sur en cerca de sesenta ocasiones. El mecánico Vauthier ha estado con el Farman desde sus vuelos de prueba.

El 20 de noviembre de 1937 el F223.1 despegó de Bourget para ir a posarse a Istres, donde cargará los doce mil litros de combustible necesarios para la travesía, ya que Bourget no permite un despegue a plena carga.

A las 10 horas y 9 minutos, después de haber cargado el correo, el Laurent Guerrero parte de Francia. La travesía de 13.000 km ha comenzado.

Dieciséis horas de apacible vuelo los llevan a Dakar, donde reabastecen combustible. Reciben el reporte meteorológico: diluvio cerca de la costa senegalesa, después clima nuboso, “Pot-au-noir” - la olla de sopa, la permanente tormenta del atlántico - de veintidós a treinta grados de longitud, con nuevos diluvios al final del recorrido. Es decir, “tiempo normal en la zona”.

Comienza la etapa Dakar – Natal en Brasil y los récords comienzan a derrumbarse: los 3.100 km de trayecto se realizan en 11 horas y 5 minutos a una velocidad promedio de 280 km/h., pulverizando en más de una hora y media el récord anterior, logrado por el mismo Codos y Laurent Guerrero unos meses atrás en el Farman 2220 “Ville de Dakar”. ¡París está a sólo 33 horas y 56 minutos de América del sur!.

Dos horas después de arribar a Natal, el vuelo continúa hacia “Buenos Aires”. Son 4.040 km cubiertos a una velocidad promedio de 245 km/h. París-Buenos Aires es logrado en 52 horas, 49 minutos. El récord precedente es batido por seis horas.

Resta el tramo más corto: Buenos Aires -Santiago de Chile, el destino final de “la Línea”. Son únicamente 1.200 km, pero, está la travesía de la Cordillera de Los Andes. Después de una parada de sólo una hora, y ante las protestas de los bonaerenses por la prematura partida, comienza la acometida final.

Dejemos que las palabras del propio Codos nos narren la culminación de la aventura (Extracto del libro “Las Rutas del cielo” de Paul Codos).

“El desencanto es muy grande cuando anuncio mi intención de marcharme cuanto antes. Todo el mundo creía que Buenos Aires era el punto terminal de nuestro viaje. Pero, habiendo recibido carta blanca del ministro del Aire, creo indispensable, para nuestra mayor propaganda en América del Sur, cerrar el periplo con el brillante broche del vuelo sobre la Cordillera.



Repostando en Buenos Aires

Hay un problema insoluble entre esta temible cadena de montañas y la aviación francesa. Del inconcebible despegue de Mermoz, al martirio de Guillaumet en la nieve, las hazañas de nuestros pilotos han hecho surgir un cúmulo de leyendas.

Las mujeres también han llevado su tributo a esta conquista, ya se trate de Maryse Bastié, luchando desesperadamente con su Simoun, contra un viento que bajaba doce metros por segundo, o Adrienne Bolland, la primera mujer que inscribió el nombre de una aviadora en los gloriosos anales.

Levantando vuelo en Tamarindos, pequeño poblado cercano a Mendoza, sola a bordo de un biplano (Caudron) G.3, provisto de un motor de 80 HP. (uno cree estar soñando), Adrienne Bolland consiguió después de 3 horas de vuelo pasar por la garganta de Las Cuevas; para lo cual tuvo que elevarse a cuatro mil doscientos metros. El menor inconveniente podría haberle sido fatal, pero su tenacidad y su fe le dieron el triunfo.

Es evidente que para nosotros el problema no se plantea en los mismos términos. El Laurent Guerrero dispone de otros recursos de los que carecían las máquinas de la época heroica. Sin duda alguna, uno de nuestros compresores no está ya en buen uso, pero esto es bien poca cosa si se tiene en cuenta el poder de que se dispone.

Y sobre todo ahí está Reine, mi copiloto, el “Rey de la Cordillera”, el campeón de la travesía de estos inquietantes dientes de sierra. Protagonista de mil aventuras, siempre ha salido de ellas con una sonrisa y una palabra amable, por lo menos cuando se refiere a estos episodios.

Un día, cuando acababa de terminar con éxito una vez más la alucinante travesía, trataba de atravesar una capa de brumas que le habían anunciado por radio que era el techo de mil metros, cuando

surgiendo de la niebla, una vaca se plantó delante de él. Otros hubieran pasado muy angustiosos minutos. Reine me explicaba el episodio con entusiasmo: Me puse muy contento. ¿No comprendes Pablo? Si había una vaca era lógico suponer que ésta estaría en un prado y si había un prado, se podía aterrizar en él. Que es lo que hice. Pero ¡si hubieras visto la cara que puso la vaca!

Nadie me quitará la idea de que fue este incidente el que inspiró a Reine la famosa exclamación que lanza cada vez que se ve en aprietos: *"Va chérie, de vacherie!"*

Justamente ahora está mascullando algunas palabras gruesas protestando contra la insistencia, aunque ésta sea muy halagüeña para nosotros, de los que quisieran que quedásemos más tiempo en Buenos Aires. Doy la señal de salida hacia Santiago.

Aquí la naturaleza no ha procedido a medias. Los mil kilómetros que nos separan de Mendoza, al pie de la cordillera, son pampas planas, lisas, horizontales, perfectas. Es cierto que los contrarios se atraen.

Como desde nuestra altura no podíamos distinguir los detalles de estas extensiones monótonas, el vuelo nos pareció muy largo.

Hace cuatro horas que nos alejamos de Buenos Aires. La barrera de los Andes ya no está tan lejos. Unos minutos más de vuelo, y descubrimos al adversario: es una masa grisácea, de la cual no distinguimos más que los contrafuertes, pero cuyas cumbres están muy borrosas.

La explicación no se hace esperar: Gimié recibe de Mendoza la advertencia de que una nevada peligrosa está cayendo en las alturas montañosas. Una tempestad ha estado azotando durante todo el día. Santiago confirma nuestra impresión: las crestas están cubiertas.

Las veinte horas. Mendoza nos avisa:

"Estamos dispuestos a recibirlos. La travesía está muy difícil."

A.P.U.Z. Contesta a la estación de Mendoza:

"Os damos las gracias pero intentamos el paso".

Nuestra idea es primeramente tratar de deslizarnos en el paso de Las Cuevas. Reine como veterano conocedor del sector, de vez en cuando toma una dirección oblicua, buscando una corriente favorable y evitándonos obstáculos. La visibilidad es muy mala y es de admirar el instinto de murciélago de mi piloto, que vira, vuelve, sube, baja, se inclina, mientras yo, encorvado en mi tablero de navegación, sigo matemáticamente los múltiples cambios de rumbo que le va dictando su memoria.

La nieve también toma parte, oponiéndose a nuestro intento, Es imposible continuar. El paso se ha tapado.

Sin insistir, damos media vuelta y nos elevamos. Seis mil quinientos metros: apelamos al oxígeno. El auxilio de este gas nos es precioso; ya estábamos sintiendo demasiado la rarefacción del aire.

Vauthier, con su sentido de la mecánica alerta, me pasa un papelito que dice: *"El agua del radiador, a setenta grados, hace de sifón, y el motor, sin compresor, respira con dificultad"*.

Estaba previsto, pero la cosa no es grave.

Pero, por desgracia, nuestro oxígeno se termina más rápidamente de lo que creíamos. Como se me ha caído al suelo el semicírculo graduado para medir ángulos, con el cual voy haciendo mis trabajos de navegación, me pongo de rodillas para recogerlo, pero casi no puedo levantarme. ¡El oxígeno no alcanza más!

Estamos todos muy torturados. Vauthier se va hacia atrás en busca de la botella de socorro. Su ausencia se eterniza, lo veo llegar, por fin, titubeando: avanza penosamente los últimos metros, agarrándose a los salientes de los depósitos y cuelga la botella con lo que queda en ella. Un alivio bien efímero: en esta última botella no queda más que un cuarto.

Una feliz comprobación nos hace olvidar nuestro malestar. El Aconcagua, señor de las alturas, ha descubierto su flanco sur como signo de tardía bienvenida. Apreciando como se debe tal condescendencia, desfilamos respetuosamente ante el amo de la cordillera, cuya orgullosa cabeza todavía nos domina por quinientos metros.

Ahora nos encontramos sobre el Pacífico, más allá de los Andes. Un mar de nubes cubre esta tierra que marca el final de nuestro largo viaje. ¿Estaremos obligados a taladrar el espacio a ciegas?.

No, pues en el mismo instante en que nos lanzamos hacia Chile, una desgarradura se produce en la capa algodonosa. La aprovechamos sin pérdida de tiempo. A una velocidad de tres metros por segundo, como en un chapuzón, nos dirigimos hacia la llanura.

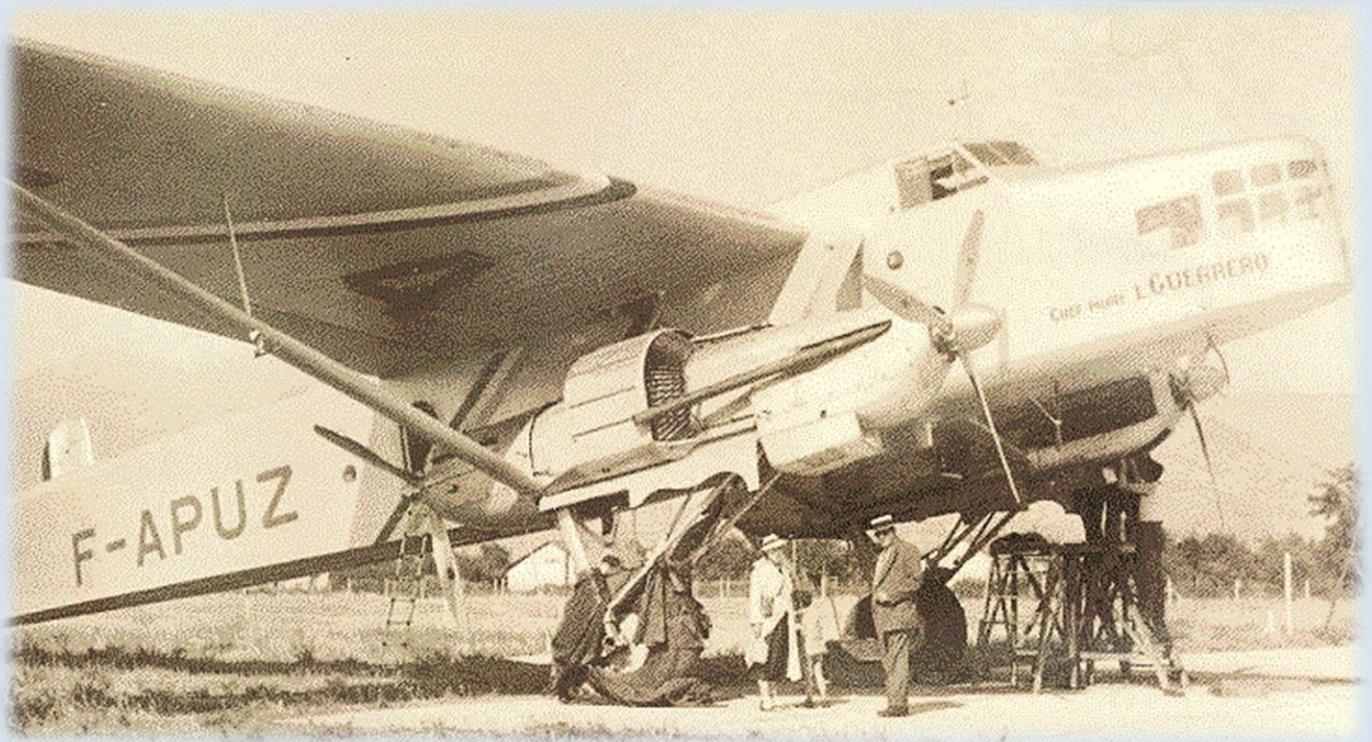
A la media hora, el campo de aviación de Santiago recibirá la huella de nuestras ruedas. Mientras tanto nos afeitamos, nos mudamos de ropa interior y nos ponemos los cueros azules que habíamos reservado para estrenarlo en el último aterrizaje.

Gritos de motín, un escándalo de revolución. Toman por asalto el aparato. Cortamos los motores Hispano.

Arrancados del Farman en medio de ensordecedoras exclamaciones, desde que aparecemos en la puerta, todos somos izados sobre las espaldas de una nunca igualada corte de admiradores.

Salidos de París el 20 de noviembre de 1937 a las 10 horas y 8 minutos, habíamos recorrido 13.789 km en 58 horas y 42 minutos, incluido el tiempo de las escalas”.

De esta manera llegó a Chile el primer cuádrimotor que sobrevoló sus cielos, y el primer avión de la Air France que posó sus ruedas en el aeropuerto de Santiago. Esta hazaña ocurrió hace 80 años.



Disfrutando al conocer la tecnología de punta de un avión revolucionario con alrededor de cinco meses desde su primer vuelo. Base de Colina





Paul Codos y parte de su tripulación.

Anselmo Aguilar Urra

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Las Rutas del Cielo. Paul Codos. Editorial Peuser.
- Chile Aéreo N° 137. Noviembre - Diciembre 1937
- Air Magazine N° 21. Agosto-Septiembre 2004
- Air Magazine N° 22. Octubre-Noviembre 2004
- Le Fana de l'Aviation N° 575 Octubre 2017

VII. Recortes con historia

WE can arrange Exhibitions at home or abroad on Monoplanes or Biplanes with the following well-known aviators, for whom we are the sole agents:

CECIL GRACE.

L. D. GIBBS.

GRAHAM GILMOUR.

APPLY—

L. D. GIBBS & CO., Ltd.,

166, Piccadilly, London, W.

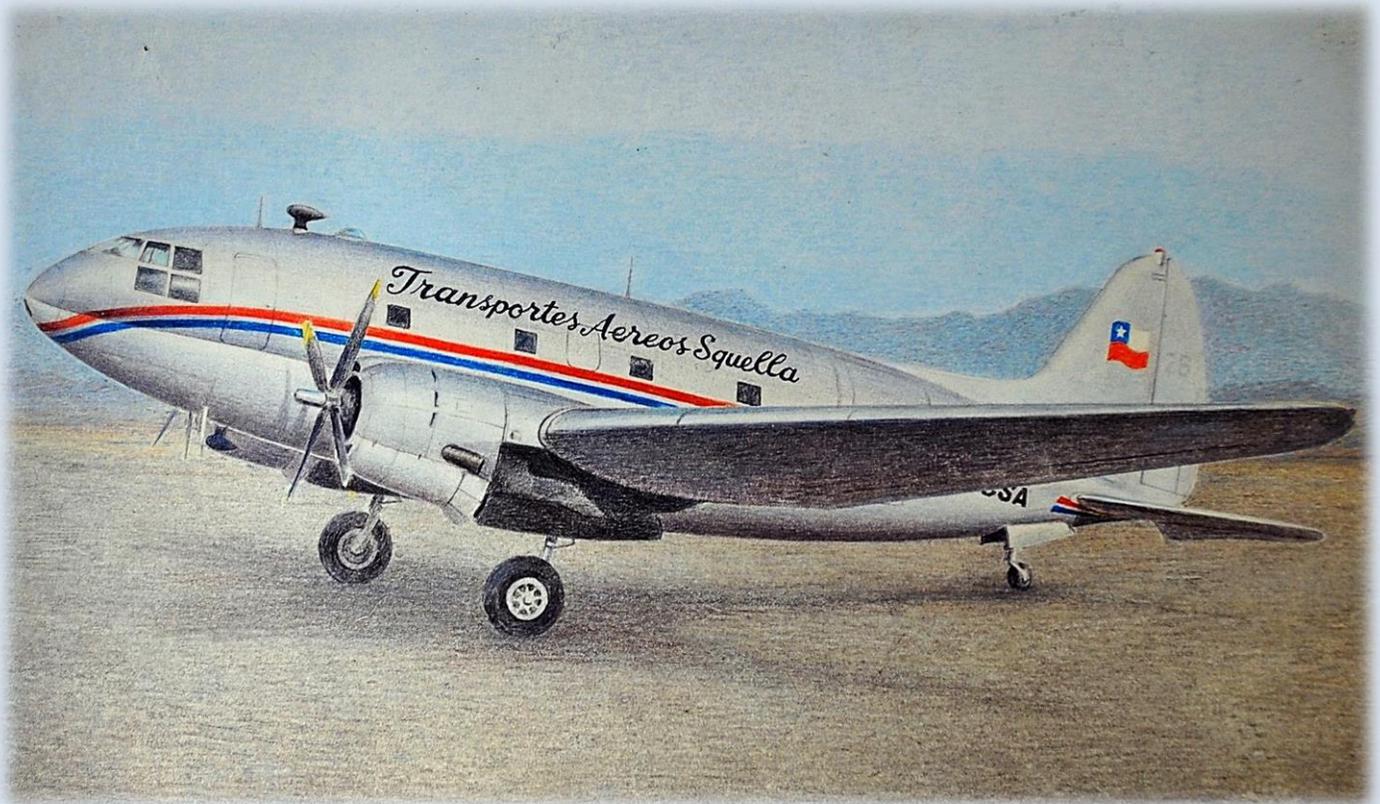
WIRE : " BIRDLINGS. "

'PHONE : 3504 MAYFAIR.

Interesante aviso publicado en la Revista Aero del 7 de septiembre de 1910, meses antes de su trágica desaparición en diciembre de ese mismo año.

Reproducimos éste como testimonio de las destrezas aéreas de nuestro compatriota en el Reino Unido, cuando en el mes de diciembre se cumple un nuevo aniversario de su pérdida en el mar. Cecil Stanley Grace, ha quedado indicado en la historia aeronáutica civil mundial como su Primer Mártir.

VIII. Aviones con historia



Curtiss Wright C-46 Sociedad de Transportes Aéreos Squella (T.A.S.).
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Curtiss C-46 de la Sociedad de Transportes Aéreos Squella

Durante las décadas comprendidas entre los años cincuenta y los setenta, el principal medio de transporte aéreo de carga se efectuó en los nobles y veteranos aviones Curtiss C-46.

Catorce operadores nacionales, se valieron de estas máquinas de carga, para transportar diversas mercaderías incluyendo caballares, desde Chile hasta Estados Unidos y países intermedios.

El modelo representado en esta ocasión, corresponde a un avión Curtiss Wright C-46A-50-CU, entregado a la USAAF en septiembre del año 1944, registrado 42-101121 y su C/N 30576

Pasa a figurar en el inventario de la recién creada USAF el 18 de septiembre del año 1947.

En enero de 1958, es enajenado y vendido a la empresa Air International Inc. recibiendo la matrícula N5509A.

El 14 de mayo del año 1959, don Oscar Squella Avendaño, propietario de la Sociedad de Transportes Aéreos Squella "TAS", adquiere el avión a la empresa norteamericana Murray Goodman Sidney Ltda, recibiendo la matrícula pasavante chilena CC-CSA.

Es inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el 10 de julio del mismo año, recibiendo su matrícula definitiva CC-COA.

Don Oscar Squella, tenía por costumbre bautizar sus aeronaves con nombres salidos de su imaginación, recibiendo este Curtiss C-46 el apelativo " El Pan de Dios".

Durante su vida operacional, el avión, fue arrendado el 15 de noviembre del año 1961 a la empresa Línea Aérea Sudamericana "LASA" Ltda. El 20 de octubre de 1972, este Curtiss C-46, fue dado en aporte a la participación del señor Squella, en Transportes Aéreos Suravia, manteniendo la matrícula CC-COA, los colores e insignias de Transportes Aéreos Squella.

El avión terminó su vida operacional el 17 de diciembre del año 1973, al sufrir una falla estructural en el vuelo de carga, desde Chabunco, Punta Arenas, a El Tepual, en Puerto Montt, estrellándose contra el cerro "La Paloma", 16 millas al sur de la ciudad de Coyhaique, falleciendo sus tres tripulantes.

Su matrícula fue cancelada del Registro Nacional de Aeronaves el 24 de enero de 1974.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Curtiss C-46 en los Cielos Chilenos, Sergio Barriga Kreft, Carlos Medina Álamos
- El Observador Aeronáutico. Ivansiminic.Blogspot.com
- Archivos del autor.



Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Al Sr. Norberto Traub Gainsborg y H. Directorio:

En representación de nuestra corporación, me permito hacer llegar a ustedes nuestro más sentido pésame, por el sensible fallecimiento del General del Aire (R) don Fernando Matthei Aubel (Q.E.P.D).

La historia y con justicia lo tiene entre los valientes que salvaron a Chile, personalmente tuve el privilegio de conocerlo cuando fue Ministro de Salud y como presidente del Colegio de Tecnólogos Médicos de Chile, a cuyos profesionales benefició con múltiples disposiciones legales que hicieron justicia y grandes aportes para estos profesionales universitarios.

Su profesionalismo, sencillez y afecto, quedarán grabados en nuestros corazones.

Gracias don Fernando por todo lo que entregó a Chile.

A ustedes, a su familia y a toda la familia que constituye tan honorable institución como lo es también la Fuerza Aérea de Chile, hago extensivas estas sentidas condolencias y le pido a Dios lo tenga en un lugar privilegiado en su santo reino.

Como una chilena más, también estoy de duelo y les acompaño.

María Isabel Vermehren Rodríguez

Tecnólogo Médico Jefe (R)

Presidente

Círculo de Profesionales Universitarios (R) de Carabineros de Chile.

Santiago, 21 de noviembre de 2017.



MENSAJE A MIS AMIGOS, CONSOCIOS Y FAMILIARES:

Muy lamentable deceso de un gran señor, soldado y aviador. Tuve el honor de compartir algunas jornadas con él y recuerdo nítidamente su hombría y hombre de bien al servicio de la Patria. Mente brillante, de trato afable, de gran voluntad y capacidad de mando frente a los grandes desafíos que le deparó el destino que no buscó. Más bien, el destino de la Patria lo buscó a él en horas difíciles para coadyuvar a la salvación de esta tierra bendecida por el Creador.

Le deseo a su familia y a la gran Institución que es nuestra Fuerza Aérea, la tranquilidad y la paz que concede el hecho de saber que se encuentra hasta el fin del tiempo, en el regazo de Dios Padre y que desde ese privilegiado lugar, le suplica por la felicidad de nuestra querida Patria..

Les ruego comprender este sincero sentir de chileno y carabinero.

Cordialmente les saluda,

*Hosmán Pérez Sepúlveda.
General Inspector de Carabineros (r)
Presidente del Instituto Histórico de Carabineros
Miembro Honorario del IIHACH*

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

| | |
|---------------------------------|------------------------------|
| Norberto Traub Gainsborg | Presidente |
| Alberto Fernández Donoso | Vicepresidente |
| Oscar Avendaño Godoy | Director - Secretario |
| Claudio Cáceres Godoy | Director - Tesorero |
| Rino Poletti Barrios | Director |
| Sandrino Vergara Paredes | Director |
| Rodrigo Jiménez Schmidt | 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 electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica del señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@historiaaeronauticadechile.cl).

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este Boletín 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.