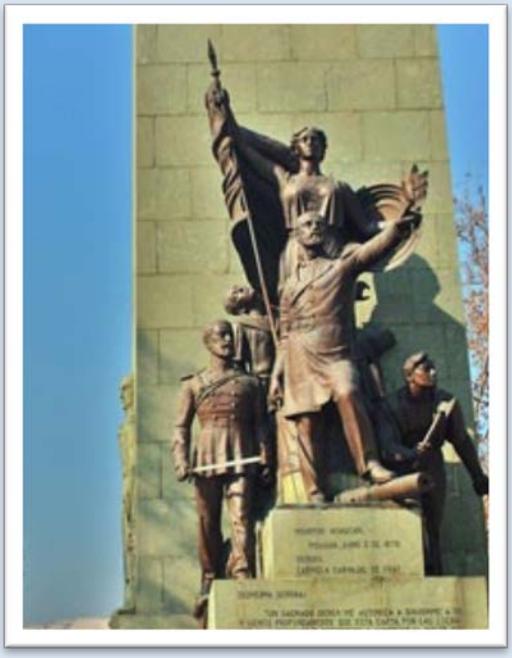
Boletín Informativo Nº 4/2014
Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

Podríamos definir al Heroísmo como el conjunto de cualidades propias de un héroe, como la valentía, el esfuerzo o la ayuda desinteresada, que le permite al Hombre acometer actos extraordinarios, con plena conciencia del sacrificio que implican dichos actos por amor a Dios, por el bien del prójimo o por la patria.

Para muchos sin embargo, los héroes son seres fantásticos, dotados de asombrosos poderes que deben utilizar durante sus luchas contra los villanos del mal, que poco y nada tienen que ver con la realidad. Exentos todo temor, estos héroes de hierro ignoran que es justamente la capacidad de sobreponerse al miedo ante circunstancias extraordinariamente adversas, lo que le otorga valor a la conducta heroica.



Para otros en cambio, el héroe es un ser humano consciente de su libertad, que opta con valentía por el sacrificio. Sabe que ha hecho una elección cuyo resultado, que puede estar más allá de su propia vida, será un beneficio que otros recibirán en forma gratuita.

Ese fue el ideal que animó a los precursores de la aviación, para tejer una malla invisible en el cielo, sobre continentes, mares y polos llevando los beneficios de la aviación a las generaciones futuras, hasta el último confín de la Tierra.

Sirva esta breve reflexión para iniciar mayo, el mes en que conmemoramos a la gloriosa Esmeralda y su tripulación liderada por el capitán Arturo Prat en la rada de Iquique.

Alberto Fernández Donoso
Presidente

I. Conferencias académicas y actos conmemorativos

- **Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico y Militar**

El pasado martes 15 de abril, se celebró en dependencias del imponente Museo Histórico Militar, la ceremonia anual de inicio de actividades de esta entidad, ocasión en la que se efectuó un acto de reconocimiento a las empresas y personas que por medio de su gestión o donaciones realizadas en 2013, hubieran contribuido valiosamente a la preservación del patrimonio militar.

La ceremonia contó con la asistencia de diversas autoridades del ámbito civil y castrense, entre las cuales el ex Comandante en Jefe del Ejército, General de Ejército, señor Ricardo Izurieta Caffarena, fue distinguido como "Socio de Honor", en reconocimiento a su destacado y decisivo apoyo en beneficio de las actividades patrimoniales de la institución, durante su gestión de mando. En la oportunidad, se efectuaron además reconocimientos a las empresas que destacaron por sus significativos aportes acogidos a la Ley de Donaciones Culturales: CIAL ALIMENTOS, SQM SALAR S.A., BANCO DE CRÉDITO E INVERSIONES y ARRIGONI METALÚRGICA S.A.

General de Brigada Aérea (I), Henry Cleveland junto a la señora Maya Castro de Westcott, miembro del Directorio de la Corporación del Patrimonio Histórico Militar.

El Presidente de la CPHM, General de División del Ejército, señor Patricio Chacón Guerrero entrega el reconocimiento otorgado por la Corporación al señor Norberto Traub Gainsborg.

También fueron distinguidas las Unidades Militares que obtuvieran los primeros lugares en el concurso organizado por la Corporación, denominado “Rescatando el Patrimonio de las Unidades del Ejército de Chile”; obtenidos por la Vl D.E., el RCBL Nº1 “Granaderos” y el RANº1 “Tacna”. Finalmente fueron también distinguidos algunos de los miembros del Club de Coleccionistas Militares y donantes de la campaña Fondos Históricos del Ejército, cuyo rol es trascendente para los objetivos de la Corporación.

En la ocasión, nuestro Director Secretario, señor Norberto Traub recibió un diploma en agradecimiento por su destacada participación en el Club de coleccionistas que esta corporación mantiene en apoyo de la difusión y exhibición del patrimonio histórico de carácter militar.

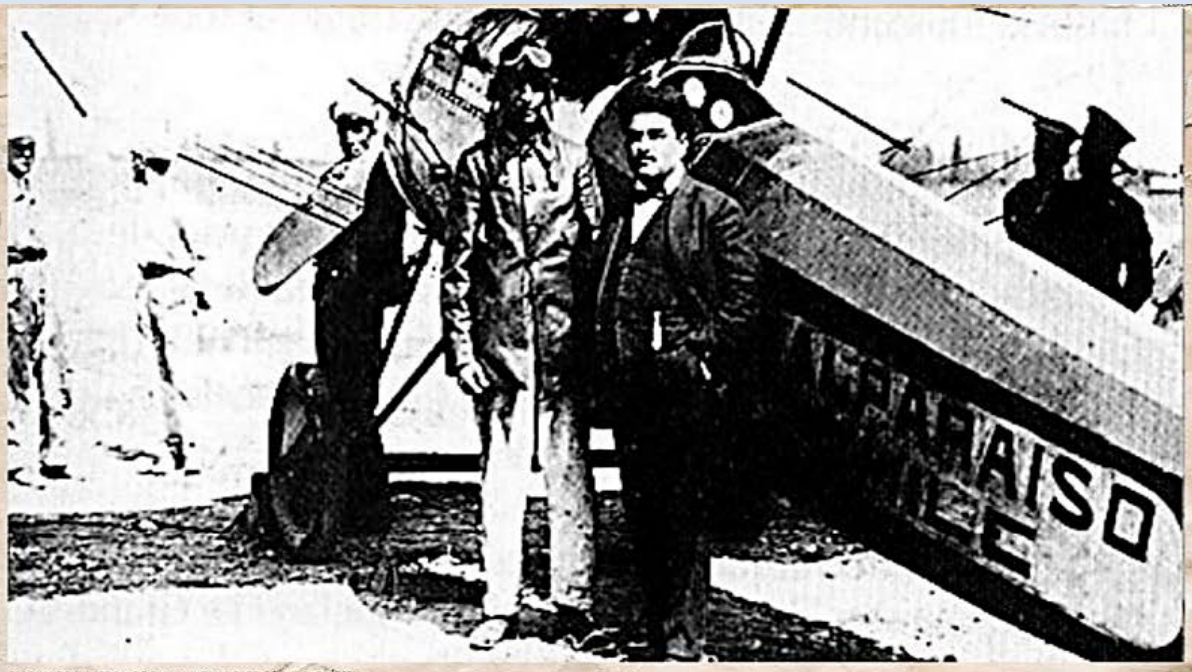
Banda Instrumental del Regimiento Caballería Blindada Nº1 “Granaderos” en el Patio central del MHM.

Esta Asamblea General, que anualmente constituye una grata oportunidad para reunir a los representantes del ámbito cultural ligados al patrimonio histórico y militar, fue amenizada con la participación de la Banda Instrumental del RCBL Nº1 “Granaderos” y la ambientación general realizada con soldados vestidos a la usanza de la Primera Guerra Mundial y una muestra museográfica con elementos de este conflicto iniciado hace ya casi 100 años.

Al término de la reunión, se hizo entrega del Anuario 2013 de la entidad, el que da cuenta más detallada de las iniciativas desarrolladas durante el año, en beneficio del patrimonio histórico y militar.

- **Otro interesante aporte de Sergio Millar Soto a la historia aeronáutica de nuestro país**

Reproducimos otro interesante artículo escrito por nuestro distinguido miembro residente en Puerto Montt, el pasado domingo 20 de abril y que fuera publicado en el diario regional, El Llanquihue.



CLODOMIRO FIGUEROA, DE CIVIL, JUNTO AL BLERIOT 'VALPARAÍSO'.

Centenario de la **aviación regional**

Clodomiro Figueroa en su Bleriot 'Valparaíso' fue el primer aviador que voló sobre Puerto Montt.

Por Sergio Millar Soto
Ins. de Inv. Histórico-Aeronáuticas

Domingo 19 de abril de 1914: Sólo el ronroneo del motor se apercibe en el paisaje. Las ruedas giran lentamente sobre la desigual superficie de la pampa, y a medida que avanzan los segundos su girar se hace más rápido.

La multitud contiene el aliento. Los dos mil rostros gesticulan y los cuerpos acusan nerviosismo con extraños ademanes: algunos anudan los pañuelos haciendo 'pilato'; ellas se comen las uñas y aquéllos cruzan los dedos haciendo fuerza como queriendo, todos, dar un impulso más a las ruedas que luego giran velocísimas dando brincos sobre los baches vegetales del potrero.

Un grito potente, incontenible, que sale de lo más hondo de las almas, se eleva al infinito junto con las ruedas al desprenderse de la tierra:

-¡Es cierto! ¡Es cierto!

-¡Vuela! ¡Vuela como los pájaros!

-¡Es increíble!

-¡Viva Chile m...!

-¡Hurraaaa...!

Los sombreros también vuelan compartiendo la alegría desbordante, como queriendo seguir al pájaro mecánico que se aleja.

José Bosch, 'secretario de pluma' de la Intendencia y reportero de 'El Llanquihue' toma apuntes en su libreta, y escribe: "Se remonta al espacio a contemplar la magnificencia de Dios y la grandeza de la creación".

Es cierto. El 'Valparaíso' vuelas; vuela como los pájaros remontándose hacia lo azul, ayudado por la brisa del sur proveniente del Reloncaví.

Y cuando apenas es un punto allá en el horizonte, hace un grito lanzándose en picada. Su figura se agranda por segundos mientras enfila rectamente hacia la muchedumbre. La alegría da paso al desconcierto, y éste, al temor. Cuando ya se oye el sonido del motor del aeroplano, que se acerca vertiginoso, se produce el desbande general.

El 'Valparaíso' vuela rasando sobre el campo, y luego cobra altura tomando el rumbo de Angelmó. Asomándose en la cabina descubierta Clodomiro Figueroa se ríe, divertido por la 'gracia' que acaba de hacerle a los puertomontinos, quienes aún no salen de su asombro y se reagrupan en la pampa.

CEDIDA

LA LABOR DE EL TEPUAL EN EL TERREMOTO ES PARTE DE LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN LOCAL.

Es primera vez que alas hechas por el hombre surcan el espacio sobre Callenel, Melipulli, el Golfo de Reloncaví.

El domingo 19 de abril de 1914, desde temprano, las calles se vieron invadidas por centenares de puertomontinos, puertovarinos y calbucanos, que se dirigían hacia la 'Pampa de Briede' (hoy población 18 de Septiembre), para, finalmente, formar una multitud de 2.000 personas hacia las 16.30, hora en que, a los sones de marciales marchas interpretadas por la banda del Regimiento 'Llanquihue', Clodomiro Figueroa puso en marcha el motor de 80 HP. del Bleriot 'Valparaíso' e inició el vuelo, demostrando su audacia y maestría mientras ejecutaba evoluciones sobre la población.

Cuando aterrizó, veinte minutos después, el público, delirante, le alzó en andas, aplaudiéndole frenéticamente, y entre aclamaciones fue llevado de regreso hacia el centro de la ciudad.

Para volar sobre Puerto Montt, Figueroa había traído su aeronave desarmada en un vagón del ferrocarril, y armada otra vez aquí, ambos dieron lugar a las magníficas 'volaciones' que tan celebradas fueran por los puertomontinos en ese y en los días siguientes.

No en vano -como dice Enrique Flores en su 'Historia Aeronáutica de Chile'-, "fue Clodomiro Figueroa Ponce, indiscutiblemente el más popular y vinculado por más tiempo al desarrollo de la aeronáutica en Chile desde sus comienzos... Su labor fue múltiple como piloto, constructor de aeroplanos, director de una escuela de aviación propia, piloto de prueba y de correo, protagonistas de espectaculares accidentes, pero también de grandes hazañas. Es difícil encontrar en el mundo un personaje comparable a Figueroa por su vocación aérea, perseverancia y espíritu de lucha para cumplir el mandato de su gran destino como hombre del aire que siempre deseó para Chile la mejor aviación".

Cuando Clodomiro Figueroa y su Bleriot 'Valparaíso' hicieron el primer vuelo sobre Puerto Montt, sólo cuatro años habían pasado desde aquel 21 de agosto de 1910, en que el francés radicado en Chile César Copetta, había efectuado sobre los campos de Ñuñoa el primer vuelo en aeroplano en nuestro país en su biplano 'Voisin' de 50 HP. En los inicios de nuestra aviación Puerto Montt tuvo un lugar privilegiado y sólo un decenio más tarde Puerto Montt se constituiría en el centro neurálgico de la aeronáutica nacional con la implementación de la Línea Aérea Nacional Sur Austral que uniría el país con Aysén y Magallanes. CS

- **Club Aéreo de Puerto Montt celebra centenario de Primer Vuelo sobre esta ciudad**

Tema del día

Club aéreo celebra centenario del primer vuelo con llegada de avión

A LA PALOMA. *Club local adquirió aeronave con electrónica de última moda para instruir a sus pilotos. Llegada del aparato coincide con celebración del primer vuelo sobre la ciudad.*

NICOLE HERNÁNDEZ

ACTUALMENTE, EL CLUB AÉREO PUERTO MONTT CUENTA CON AERONAVES CESSNA -172. LA DIFERENCIA DE LA RECIÉN ADQUIRIDA ES EL NUEVO SISTEMA DE INSTRUMENTOS ELECTRÓNICOS GARMIN 1.000 TOTALMENTE DIGITALES.

Luis Toledo Mora
cronica@diariollanquihue.cl

Hace poco más de un siglo, un 19 de abril de 1914, por primera vez una aeronave cruzó los cielos de Puerto Montt, iniciando así una centenaria tradición de aeronáutica civil en estas latitudes del sur del mundo.

En la ocasión, Clodomiro Figueroa, a bordo de un Bleriot XI con un motor de 80 HP, despegó de lo que actualmente es la población 18 de Septiembre -otrora pampa Briedepara, por un poco más de 20 minutos, sobrevolar la bahía.

A cien años de esa histórica hazaña, los herederos de Figueroa mantienen vivo el espíritu que los impulsa a surcar los cielos sureños agrupados en el Club Aéreo Puerto Montt. Esta institución civil hoy reúne a un total de 78 socios, 60 de los cuales son pilotos.

> "La adquisición de este nuevo material viene a actualizar no sólo las condiciones de seguridad, sino que también el material tecnológico en el que se forman nuestros pilotos".
>
> **Waldo Vera.**
> Presidente de Club Aéreo.

Precisamente, a pocos días que se registrara esta efeméride tan relevante para los hombres del aire, un importante avance tecnológico arribará hasta los hangares del aeródromo Marcel Marchant Binder, más conocido como La Paloma, por el sector de Puerto Montt donde se encuentra ubicado.

ASÍ LUCE LA CABINA CON LOS NUEVOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN.

Enzo Molina, jefe de operaciones y socio del club porteño, informó que "a fines de este mes llegará un avión nuevo de última generación. Se trata de un Cessna 172 Skyhawk cuadriplaza con un motor de 180 HP, que viene equipado con instrumentos de tecnología de punta".

Molina explicó que la nueva adquisición posee una aviónica -palabra con la que se denomina a los sistemas electrónicos utilizados en la aviación- que es una de las más modernas del sur de Chile.

"Se trata de un sistema de control de vuelo Garmin 1.000 full GPS, que a través de dos pantallas digitales entrega toda la información al piloto durante la navegación; la cabina sólo mantiene dos indicadores análogos de respaldo", explicó.

FORMACIÓN DE PILOTOS

La nueva unidad, que tras su llegada será montada en uno de los hangares del Club Aéreo en La Paloma, estará destinada principalmente para instruir a los pilotos en vuelo por instrumentos.

Precisamente, Waldo Vera, presidente de la institución que ya tiene 78 años de vida, explica que una de las misiones, no sólo del Club Aéreo de Puerto Montt, sino que de varios a lo largo del país, es contribuir a la formación de pilotos suministrando el recurso humano necesario para el buen desarrollo de la aviación.

"Hoy son muchos los pilotos nuestros y de otros clubes del sur de Chile, que prestan servicios en las diferentes aerolíneas comerciales, y por ello la adquisición de este nuevo material viene a actualizar no sólo las condiciones de seguridad, sino que también el material tecnológico en el que se forman nuestros pilotos y personal de mantenimiento, con un instrumental que es el que hoy se usa incluso en las flotas de pasajeros. Esto es muy necesario en un campo que registra constantes avances

10 aeronaves
posee actualmente el Club Aéreo Puerto Montt. Con la llegada de un nuevo avión Cessna -172, con instrumentos de última generación, sumará 11 aparatos.

78 socios
conforman el Club Aéreo Puerto Montt; de ellos, 60 son pilotos y cuentan con su licencia de vuelo al día.

1947 es el año
que el Club Aéreo Puerto Montt se trasladó a sus actuales instalaciones de La Paloma, que cuentan con una superficie de 47 hectáreas.

EL CLUB QUE ALBERGA Y FORMA A LOS PILOTOS DE PUERTO MONTT

De los más antiguos
El Club Aéreo Puerto Montt, fundado en 1935, es el tercero más antiguo de Chile.

Operaciones aéreas
Sólo durante 2012 se realizaron 16 mil 713 despegues y aterrizajes desde La Paloma.

Instrumentos digitales
El nuevo Cessna 172 viene equipado con pantallas Garmin de 1.000 digitales.

Formación de pilotos
Varios de los pilotos formados en el club vuelan en aerolíneas comerciales.

Nueva aeronave
A fin de mes, llega un nuevo avión Cessna 172 equipado con tecnología de punta.

Segundo en Chile
El Club Aéreo Puerto Montt es el segundo en Chile en operaciones aéreas.

en materia tecnológica", dijo.

UN POCO DE HISTORIA

El Club Aéreo Puerto Montt, fundado el 20 de julio de 1935, es la tercera institución más antigua de este tipo en Chile.

"La creación de estas instituciones no nacen como un anhelo directo de la comunidad, sino que fue la Fuerza Aérea de Chile, que en esos años se llamaba Fuerza Aérea Nacional, quien promovió la creación de estos clubes en todo el país para difundir la cultura aeronáutica y este medio de transporte. Y precisamente Puerto Montt era una zona muy importante para abrir las rutas hacia Magallanes y hacer soberanía", relata Waldo Vera.

El primer espacio que albergó al club porteño fue la base aérea La Chamiza y sus primeros aparatos fueron dos aviones Gipsy Moth donados por la Fuerza Aérea.

Posteriormente, en 1940 se adquirió el terreno que hoy ocupa el aeródromo La Paloma "instalándonos en 1947 tras abrir la pista y construir el primer hangar, y desde donde se ha impulsado el desarrollo aeronáutico del sur del país y de ha prestado apoyo al proceso de colonización de las zonas cordilleranas", dijo Vera.

Hoy, con una superficie de 47 hectáreas, el aeródromo de La Paloma, propiedad del Club Aéreo Puerto Montt, es una infraestructura privada al servicio de toda la comunidad, maximizando la visión que se tuvo en la época de su fundación, apoyando evacuaciones aeromédicas y conectando a las poblaciones de los sectores más alejados, que aún no cuentan con un transporte terrestre o marítimo adecuado", dijo el presidente.

Precisamente por ello, el Club Aéreo Puerto Montt es el segundo a nivel nacional con mayor número de operaciones, superado sólo por el club que tiene su centro de operaciones en el aeródromo de Tobalaba en el corazón de la Región Metropolitana.

"Nosotros descongestionamos El Tepual, al albergar aviación comercial que todos los días une a los sectores más apartados del Chile Austral. Además, nuestro aeródromo forma parte de la red aeroportuaria de nuestro país", enfatizó Vera.

Sólo durante el año 2012 se realizaron 16 mil 713 despegues y aterrizajes desde la pista de La Paloma, 3 mil 549 más que en 2011, que registró 13 mil 164 operaciones, lo que no sólo muestra el importante movimiento de aeronaves, sino que además el crecimiento sostenido del tráfico en el aeródromo Marcel Marchant.

RECORDANDO LA GESTA

A las 13 horas del sábado 19 de abril, cuatro motores vibraron sobre la losa del aeródromo La Paloma. Son los que impulsan a los aviones Cessna 172, que tras despegar realizaron en formación un recorrido por Puerto Montt. La ruta que siguieron las aeronaves fue la que describen las crónicas de 1914, que relatan la gesta de Figueroa que por primera vez cruzó los cielos de Puerto Montt en una aeronave con motor. CS

HÉCTOR ALVARADO

UN TOTAL DE 10 AVIONES POSEE EL CLUB AÉREO PUERTO MONTT: A FIN DE MES SUMARÁ UN NUEVO APARATO.

EL SÁBADO, AVIONES DEL CLUB AÉREO VOLVIERON A RECORRER LA RUTA DEL PRIMER VUELO EN PUERTO MONTT.

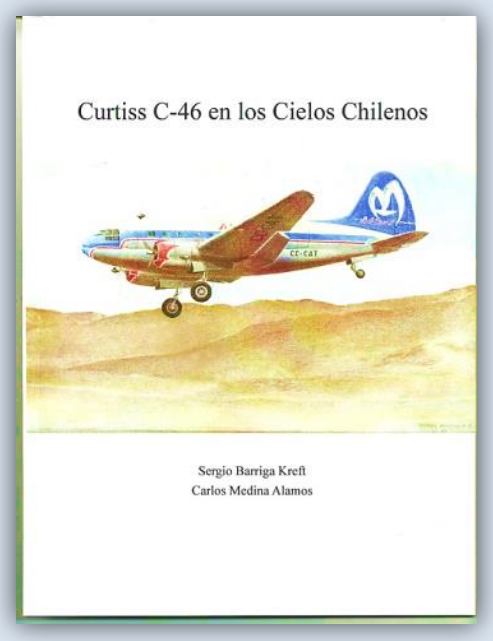
Diario El Llanquihue, jueves 24 de abril de 2014.

- **Actividades conmemorativas en el Sur de Chile**

En la tarde del pasado viernes 4 de abril, el señor Sergio Millar Soto del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, representantes de la III Brigada Aérea, DGAC y el Club Aéreo, se reunieron para acordar las actividades de conmemoración del Primer Centenario de la Aviación en la zona sur-austral. Estas actividades se iniciarán con un seminario, exposición y probablemente, un festival aéreo en el Aeródromo "Marcel Marchant" del Club Aéreo de Puerto Montt, con fecha a definir.

En la oportunidad, don Sergio Millar, se comprometió con la apertura del seminario, brindando una charla sobre la Ruta Aérea de los Canales Patagónicos, resumiendo así, el primer decenio de actividades aeronáuticas desde la Base Aérea de Chamiza.

II. Libros y revistas



- **Un dedicado trabajo de investigación y el apoyo de Carlos Medina Álamos, hacen de esta nueva obra de Sergio Barriga Kreft, un "*Must*" en cada biblioteca.**

Hace pocos días atrás recibimos un gentil ofrecimiento del autor principal, situación que genera una gran oportunidad para poner a disposición de nuestros lectores, este interesante libro referido a los inolvidables 23 aviones Curtiss C-46, que tan fieles servicios prestara sobre los cielos patrios entre 1950 y 1983.

Los originales de esta obra fueron entregados a nuestra corporación, para que a través de una empresa dedicada a la impresión digital y encuadernación de libros por unidad, pueda proporcionarnos la impresión en bajas cantidades de producción y así cumplir con los pedidos de los potenciales interesados especializados.

La idea, esta vez será el reunir un grupo de 5 o 10 interesados, y mandar a imprimir a pedido por estas cantidades, los libros "**Curtiss C-46 en los Cielos Chilenos**" cada vez que se requiera.

Edición de 63 páginas de papel couché, con fotografías en blanco y negro. Tamaño 26 x 19,5 cms.

Favor contactarnos a través de la página web, y así canalizaremos sus consultas y pedidos.

- **Durante el mes de abril se puso a disposición de los interesados en nuestro sitio web, una nueva ficha histórica especial.**

Se encuentra disponible para descarga digital en formato PDF, una interesante ficha dedicada al pionero aeronáutico chileno, señor Armando Cortínez Mujica, de la cual nuevamente recogiéramos elogiosos e interesantes comentarios.

Estos trabajos se generan regularmente con la idea de dar a conocer nuevos o desconocidos aspectos de la vida de algunos destacados aviadores iberoamericanos.

http://media.wix.com/ugd/94ade7_e120d766ff454ff392303b7fa35479c3.pdf

III. Alianzas culturales y otros

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, hemos querido reservar un nuevo espacio que incorpore novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación o simplemente permiten que nuestro trabajo de investigación llegue a más personas.

Tiempos heroicos de la aviación cubana 1925.

Este mes hemos seleccionado un muy interesante archivo fílmico de la aviación cubana.

Figuran aquí los primeros vuelos cuando en 1927 Pan American inicia sus vuelos de 90 millas entre Key West y La Habana, utilizando aviones Fokker F-7 de tres motores para abastecer el servicio.

http://www.youtube.com/watch?v=tB8ILYfDvX8

(Hacer **click** sobre el link o imagen)

- **30º Asamblea General del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas"**

El recién pasado 30 de abril, se celebró la 30º Asamblea General del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", en donde fue presentada la 30º Memoria General en la cual se da cuenta del año 2013.

Los interesados pueden descargar el documento desde la siguiente dirección.
http://media.wix.com/ugd/94ade7_6c0ad374481c41e6801d51754e74ac6a.pdf

www.aguilasblancas.cl

IV Efemérides del mes de mayo

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

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

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

02/05/1972: Fallece el General del Aire, señor Diego Aracena Aguilar. Nacido el 12 de Noviembre de 1891, en su carrera aeronáutica le correspondió ocupar altos cargos, así como efectuar un raid desde Santiago a Río de Janeiro (1922) llevando el saludo del Presidente de Chile al Brasil en el Centenario de la Independencia Brasileña. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional desde Diciembre de 1932 a Diciembre de 1938. Bajo su mando la Institución pasó a llamarse Fuerza Aérea de Chile en 1937.

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

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

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

04/05/1951: Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP Nº 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la muerte de Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

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

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

05/05/1928: Nace el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aeroclub de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus funciones a inicios de los años 20. Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929.

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

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

07/05/1947: Creación Club Aéreo de Illapel. Ubicado en la Región de Coquimbo, se encuentra al este de la ciudad de Los Vilos.

07/05/1947: Creación del Club Aéreo de Planeadores de Valparaíso, ubicado en el hermoso aeródromo de Olmué, Chile.

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

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

09/05/2006: Por sanción presidencial, el nombre del Mariscal del Aire del Brasil, Alberto Santos Dumont, fue inscrito en el Libro de los Héroes de la Patria, trabajo mantenido en el Panteón de la Patria en Brasilia.
10/05/1929: La Asamblea Nacional Ecuatoriana autoriza al Poder ejecutivo la construcción de un aeródromo para la ciudad de Guayaquil.

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

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

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

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

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

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

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

Este organismo, que realizara fructíferas labores hasta el año 2000, ha sido reemplazado por el recién inaugurado Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales (CEEA), cuyas tareas y objetivos han sido

ampliadas de manera de crear un instrumento especial para aportar, participar y proyectar la visión de la Fuerza Aérea y el conocimiento inherente a su quehacer para contribuir a la seguridad, al desarrollo nacional y a la proyección internacional del Estado de Chile.

14/05/1914: Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace 100 años atrás mediante la ley Nº 162 del Gobierno Portugués.

¡ MUCHAS FELICIDADES !

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

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

15/05/1930: Se crea el Regimiento de Artillería Antiaérea. Actualmente basado en la Base Aérea de Quintero, ha recibido distintas denominaciones desde su creación. Forma a los cuadros especializados en Defensa Antiaérea, así como el personal de Paracaidistas, Fuerzas Especiales, y Defensa de Base. Su primer Comandante fue el Teniente 1º (A), señor Gustavo Bonilla Rojas.

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

15/05/1953: Primer vuelo público de un helicóptero de la Fuerza Aérea en Chile. Se trata de un aparato Bell 47, el que al mando del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportan al Ministro de Defensa, General de Brigada Abdón Parra a la Moneda.

17/05/1888: Nace el Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador y primer comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930), creador de la Línea Aérea Nacional (LAN) y del Club Aéreo de Chile. Tras una fructífera carrera en la aviación chilena, falleció el 2 de mayo de 1970. En su recuerdo, el principal aeropuerto de Chile, lleva merecidamente su nombre.

Domingo Rosillo del Toro

17/05/1913: Este día, unos 50,000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.

Mientras tanto, Agustín Parlá Orduña, su rival en la conquista de un primer premio de $10,000 ofrecido por el Ayuntamiento de La Habana, sufrió un doloroso revés en la hazaña que dos días más tarde también lo inmortalizaría al acuatizar en la Bahía del Mariel. Con una bandera a bordo que había estado en manos de José Martí, se vio obligado a desistir en el primer intento porque al despegar su hidroplano, el fuerte oleaje en los cayos, dañó los alambres que aseguraban sus alas.

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

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

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

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

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

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

22/05/1941: Mediante el Decreto-Ley Nº 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales (creadas el 20 de enero de 1941) se llamarán Fuerza Aérea Brasilera.

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

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

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

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

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

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

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

25/05/1958: Se inaugura en Chile, el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo realizado en el Centro de Instrucción Aeronáutico de Meteorología y Control de Tránsito Aéreo (actual Escuela

Técnica Aeronáutica) ubicado en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

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

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

27/05/2011: Se inicia la operación y automatización de las franjas de progreso de vuelo en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sistema que hoy, se encuentra funcionando en 15 aeropuertos y aeródromos localizados entre el extremo norte y la Antártica Chilena.

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

28/05/1919: Se cumplen 95 años desde que el teniente aviador argentino, señor Benjamín Matienzo falleciera trágicamente en su intento de cruzar la cordillera de los Andes. Para cumplir con esta tarea, había despegado desde el aeródromo de Los Tamarindos con su avión Nieuport 28 C1. Su cadáver fue hallado a 4.000 metros de altura, el 18 de noviembre del mismo año frente a la Casa de las Minas, distante a 20 kilómetros del paraje de Las Cuevas.

29/05/1875: Nace el precursor y fundador de la Aviación argentina, Ingeniero Electricista Naval, Jorge Alejandro Newbery. Como Globonauta y piloto de aeronaves, estableció una serie de importantes marcas, el máximo logro lo alcanzó un mes antes de morir, cuando el 10 de febrero de 1914, en el Palomar, conquistó el récord mundial en altura para esa fecha con 6.225 metros.

30/05/1831: Primer ascenso en globo de un Aeronauta cubano, señor José Domingo Blino. Sobrevuela La Habana por más de 2 horas.

31/05/1957: Creación de la "Medalla Premio Fuerza Aérea Brasileira", destinada a galardonar a los militares de la FAB, que se distingan por estudios sobre temas técnico-profesionales.

V. Galería de hombres y hechos destacados

"Los Tres Amigos" Wade – Doolittle – Mac Mullen, made in USA

Dibujo alegórico a la vuelta al mundo realizada por el Air Service U.S.A. (1)

En 1928, las casas constructoras de aviones necesitaban nuevos clientes para poder vender sus productos y los servicios aéreos de todos los países debían renovar sus aparatos, ya que al igual de como sucede hoy día con los sistemas computacionales o electrónicos, estos están en constante perfeccionamiento y modernización, dejando rápidamente a los anteriores muy desfasados, y en aeronáutica por esos tiempos sucedía lo mismo, la madera y tela eran velozmente reemplazados por metal y aluminio, los caballos de fuerza de los motores aumentaban otorgándole mayores beneficios a los aviones.

Algunas empresas recurrían a realizar giras de demostración de sus novedades y en ello se aplicaban por contratar a las estrellas del momento en términos aeronáuticos. Es así como a Chile llegan a fines de la década de los veinte, pilotos de distintas nacionalidades para promocionar sus aviones. De esta pléyade de reconocidos pilotos de los cielos, aterrizaron en el país tres provenientes de los Estados Unidos de Norteamérica.

Corría el mes de abril de 1928 y El Bosque era el aeródromo de operaciones de estos tres pilotos norteamericanos, donde cada uno brillaba con sus propios colores, ciertamente a esa altura de los años y acontecimientos pasados, eran Leigh Wade y James Doolittle quienes rivalizaban en su fama, mientras que el tercero, William Mac Mullen, era algo menos conocido.

El primero de ellos, Wade era uno de los pilotos del Air Service (1) que dieron la vuelta al mundo en 1924 en 175 días y representaba a la Consolidated Aircraft Co. y era este su primer viaje a Chile. El segundo, Doolittle era famoso por sus logros en carreras aéreas y ganador del legendario trofeo Schneider, mientras que no era esta la primera vez que estaba en Chile. Mac Mullen en cambio, el menos conocido al lado de ellos, era un avezado piloto de la casa comercial Curtiss, quien conocía muy bien América del Sur y por sobretodo Argentina donde ya había vivido 14 meses y algunos más en Chile.

Leigh Wade era uno de esos escasos hombres talentosos que dedicó su vida al progreso de las aeronaves, siendo un extraordinario piloto de pruebas. Nació el 2 de febrero 1897 en Cassopolis,

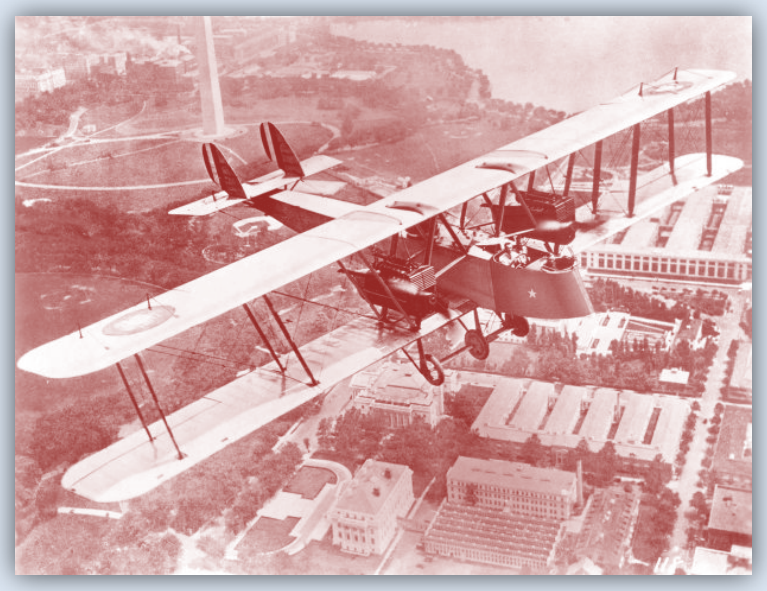
Michigan, graduado de la escuela secundaria en 1915. Se alistó en la Guardia Nacional en 1916 donde se desempeñó a lo largo de la frontera mexicana durante los enfrentamientos con Pancho Villa. Posteriormente en 1917 ingresó a la academia de vuelo y fue asignado primero al 17th Aero Squadron, en Fort Worth Texas (escuadrón que tuvo una corta existencia entre el 16 de junio de 1917 y abril de 1919, luego el 17 de octubre de 1936 se refunda esta vez como 17th Pursuit Squadron), durante la Primera Guerra Mundial se ofreció como voluntario y pasó un mes recibiendo entrenamiento en Canadá.

Más tarde se trasladó a Inglaterra y recibió entrenamiento de vuelo avanzado de combate en Francia donde pudo volar aviones tan diversos y modernos como los Nieuport, Caudron, Sopwith y bombarderos alemanes capturados, llegó a volar prácticamente todos los tipos de aviones, como piloto de aceptación y pruebas en Francia. En 1919, fue comisionado nuevamente a los Estados Unidos al Campo Aéreo de McCook Field, en Dayton Ohio, campo aéreo que se situaba junto a la Dayton-Wright Airplane Company, fabricante del DH-4.

Aquí en McCook, se desempeñó como jefe de pilotos de prueba, tomando parte en 1920 del Trofeo Pulitzer en su primera edición en Roosevelt Field, Long Island, New York el 27 de noviembre, y que es considerado el iniciador de las carreras de aviones hasta el día de hoy con las conocidas Reno National Air Races o Red Bull Air Racing. Sólo dos meses habían pasado desde que se perdiera en Europa la última edición de la Gordon Bennett Cup ganada por Sadi Lecointe en el Nieuport 29V Nº10 desarrollando una velocidad media de 168,74 mph. En esa oportunidad, de los 38 pilotos que participaron eran la mayoría militares, más de la mitad de ellos lo hicieron en un avión DH-4, ganando esta prueba de 4 vueltas con un circuito de 29 millas el avión Verville-Packard R1 Racer al mando del capitán Corliss Moseley con una velocidad media de 156,5 mph. Mismo avión que resultó derrotado en Europa.

Verville-Packard R1 Racer (USAF)

Si bien no gano en esta carrera, consigue que un alto número de sus pilotos militares participaran de ella y comenzó a tener más notoriedad en su país.



Bombardero bimotor Martin MB-2

Un año después en el campo McCook el 9 de diciembre de 1921 estableció un record de altura para bimotores al llevar a su Martin MB-2 hasta los 27.120 pies de altitud, que al año siguiente en 1922 batió otro record de altitud para bombardero bimotor con tres hombres al alcanzar la altura de 23.350 pies de altitud con otro Martin MB-2, con estos bombarderos participo además como uno de sus pilotos en el ejercicio de demostración del poder aéreo al hundir barcos alemanes, en el ejercicio organizado por William Mitchell.

Wade era ya un conocido piloto del Servicio Aéreo del Ejercito cuando es elegido como uno de los pilotos para circunnavegar el globo a bordo de 4 aviones Douglas Torpederos, de ahora en adelante conocidos como los "World Cruisers" o DWC, todos bautizados con nombres de ciudades norteamericanas, fue así que se llamaron Nº1 Seattle, Nº2 Chicago, Nº3 Boston y Nº4 New Orleans y a Wade le correspondió pilotear el Boston.

Según los estándares modernos, su instrumentación fue mínima: un compás, tacómetro, un medidor de presión de aceite, otra de nivel de combustible y otra para las baterías eléctricas.

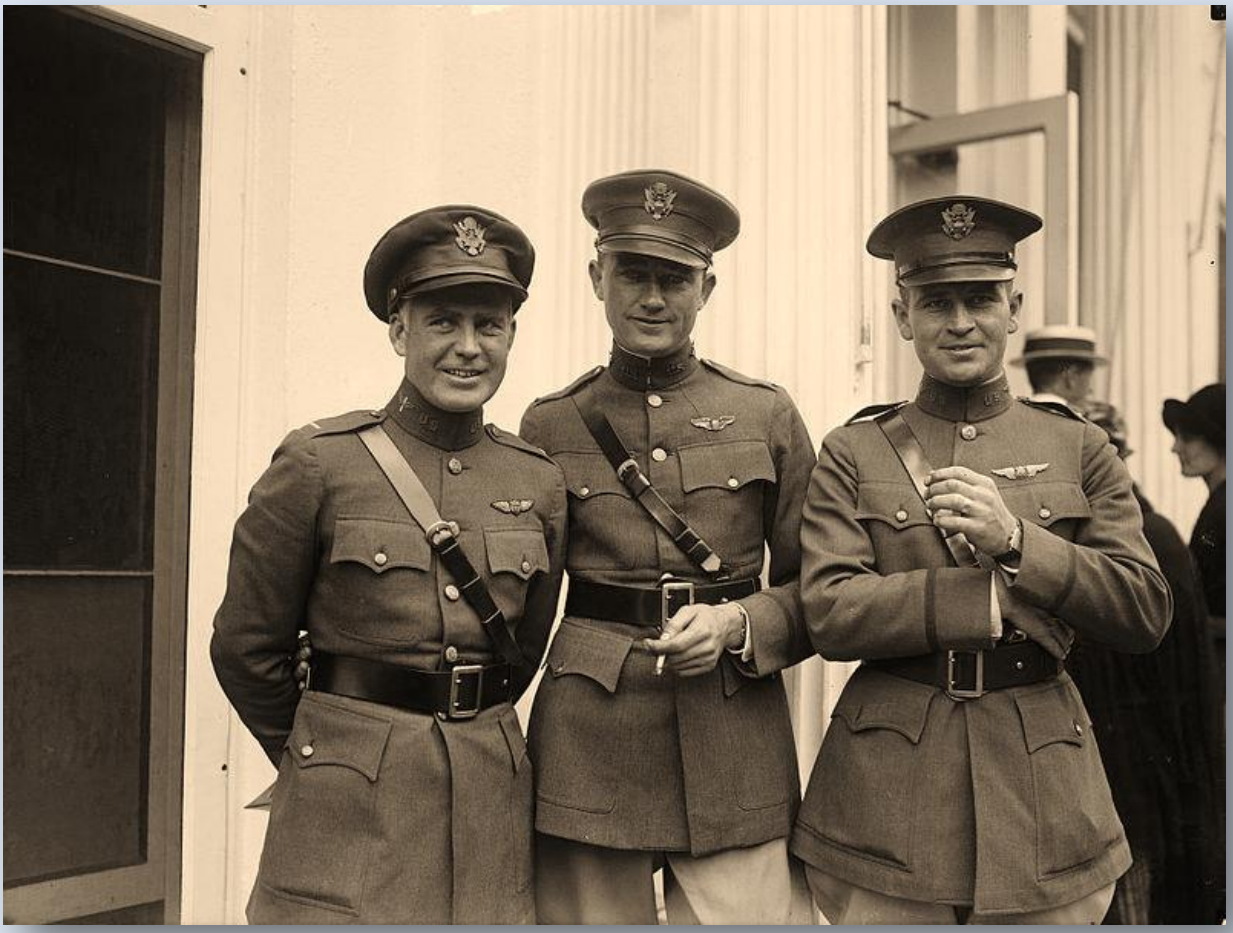
El 4 de abril dejaron Santa Mónica, pero su partida oficial fue en Seattle el día 6 de abril de 1924. La ruta desde Seattle incluido, fue Seward y Attu en Alaska; Kagoshima en Japón, Shanghai, Hong Kong, Saigón, Rangún, Calcuta, Karachi, Bagdad, Viena, París, Londres, Reykjavik, Ivigtut en Groenlandia, Tickle Cove, Labrador; Pictou en Nueva Escocia, Boston, Nueva York, Washington DC, Chicago, Santa Mónica, San Francisco y de vuelta a Seattle. Con 27.000 millas en 175 días.

El Servicio Aéreo del Ejército estableció campos de avance en muchos de estos lugares para el mantenimiento y las reparaciones necesarias, considerando también que de acuerdo al terreno que sobrevolaban los aviones cambiaban su configuración de hidroavión a terrestre con tren convencional. El Seattle se estrelló a principios del viaje, cerca de Dutch Harbor, Alaska. Los otros tres DWC continuaron, aunque con una gran cantidad de cambios de motor, reconstrucciones, parches y otras aventuras. Como el hecho de haber llevado durante un trecho al periodista estadounidense, Linton O. Wells como “polizón” en el Boston, ya que éste los convenció de llevarlo, esto se hizo sin esperar la autorización desde Estados Unidos, y para cuando llegó la negativa, este periodista ya había cubierto el tramo Calcuta a Karachi.

En la escala realizada en Inglaterra las tripulaciones fueron invitadas a una cena de gala en su honor pero era tal el cansancio de Wade que se quedó dormido en la mesa, pero considerando su historial y lógico agotamiento, sus anfitriones no lo despertaron.

Cruzando el Atlántico, en el vuelo entre las Islas Orcadas e Islandia la bomba de aceite del avión de Wade comenzó a fallar, por lo que se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia, en su ayuda acudió un crucero de la marina de Estados Unidos, que al tratar de llevar a bordo al avión lo destrozó.

Se dice que el Teniente Wade lloró en esta ocasión al verse desplazado de cumplir su viaje por completo, junto a su mecánico Henry Ogden. Continuó viaje en el barco hasta Nueva Escocia, donde lo esperaba un prototipo del Douglas que fue apodado Boston II, con el cual pudieron unirse a los otros dos aviones y así terminar el crucero.



Tenientes Eric Nelson, Lowell Smith y Leigh Wade recibidos en la Casa Blanca

Cuatro años más tarde, Wade dejaría el ejército para unirse a como ejecutivo de ventas en el extranjero a la Consolidated, trabajo que lo traería a Chile en abril de 1928, para promocionar uno de los aviones de este fabricante, el Consolidated PT-3.

Pero al parecer su competencia como vendedor de aviones no tenía relación con su habilidad para pilotearlos, ya que este avión fue utilizado en un numero respetable sólo por los estados Unidos, ya que en Latinoamérica (gira en la que fue mostrado por Wade) se lograron unas ventas bastante exiguas, que más bien obedecieron a dejar el avión de muestra a un bajo precio. En esta modalidad, Cuba adquirió 4 ejemplares, Perú 1, Argentina 1 y Brasil 1 para su marina.

El PT-3 es el avión era el que nos ofrecía en aquel tiempo la Consolidated Aircraft, por intermedio de este afamado piloto. Este era un entrenador, derivado del PT-2 que a su vez representaba una mejora del primer avión de esta compañía el PT-1 Trusty de 1923 mismo año de su fundación.

Volviendo al PT-3 podemos decir que era un biplano de entrenamiento, en tándem, con motor radial (a diferencia del PT-1 y 2), del que el Cuerpo Aéreo encargó 130 unidades en 1927.

Las volaciones realizadas con este aparato de apariencia un tanto frágil no lograron impresionar a nuestras autoridades y el resto es historia, ya que ni siquiera se quedó un ejemplar por estos lugares.

Fotografía oficial del Consolidated Aircraft PT-3

Pero si su avión no impresionó gran cosa, si lo hizo su hábil piloto, quien demostró con gran pericia realizando acrobacias y sacando a volar a periodistas y otras personas.

Leigh Wade junto al Operador fílmico de Los Andes Films

Wade de hecho no se encontraba solo en el país, ya que junto a él lo hacía también Doolittle y Mac Mullen, para sus vuelos fijaron como base El Bosque, desde donde realizaron sus constantes vuelos demostrativos. Wade en más de una ocasión tuvo elogiosas palabras para referirse a los pilotos

nacionales a quienes calificó de *"Elementos valiosos de este arriesgado deporte*". En Santiago se aloja en el Hotel Savoy, que es su cuartel general al momento de hablar o negociar de aviones, se dice que tiene la rudeza del hombre que conoce la importancia de su profesión, hombre muy culto y que se toma muy en serio su papel como piloto. Refiriéndose a su labor como piloto de pruebas, mencionó en una oportunidad que su trabajo era más peligroso en tiempo de paz que en la guerra, ya que como piloto de combate volaba aviones ya testeados, en cambio él debía probar los aviones en vuelo por primera vez. Durante los 4 años que pasó como piloto de pruebas, se formó en él, el convencimiento que "*los riesgos sólo dependen de circunstancias y factores no fáciles de definir*".

Y refiriéndose a sus viajes a la América del Sur, decía que eran para realizar un estudio de su - "*configuración geográfica y condiciones climáticas*"- ya que como hombre de vuelos de largo aliento y piloto de pruebas, se interesa en que los aviones estén desarrollados para poder hacer frente a todo tipo de climas, como los que él vivió en su travesía alrededor del mundo. Leamos de sus propias palabras lo que decía de nuestra región: "*Los viajes efectuados me demuestran que estas regiones son campos muy propicios para el fomento de la aviación, por sus cualidades naturales y el esfuerzo que demuestran los gobiernos para una difusión que señala un espíritu progresista que bien se merece una cita especial". Estimo que la aviación es el mejor lazo que une a las naciones; y haciendo una declaración más exacta, quiebra idealmente las líneas fronterizas acercando a los hombres que aspiran a una labor común."*

Y luego de estas palabras y de referirse nuevamente a su viaje mundial, termina con esta máxima "*Creo que en el futuro los viajes se harán por el aire, y que la vía férrea y los caminos serán aprovechados para el transporte de carga*". En este sentido Wade exponía que había posibilidad de explotar cuatro líneas que serían incalculablemente rentables en el mundo del transporte de pasajeros. Estas serían Santiago-Paris, Buenos Aires-Paris, Nueva York-Santiago y Nueva York-Buenos Aires. Consideraba entonces que los gobiernos debían poner todo su empeño en establecer cuanto antes estas líneas comerciales y explotar estas rutas, en cuanto a circunnavegar el globo, esto sólo debería ser posible en la actualidad dentro de algunos años en el hemisferio norte siguiendo rutas entre los 30º y 40º de latitud norte, que dejan de por medio tres escalas, en los principales centros urbanos del mundo como son Paris, Shanghai y Nueva York, siendo estos centros de redistribución, por ejemplo Paris con África y el resto de Europa, Nueva York con Norte, Centro y Sud América y Shanghai con Asia y Australia.

El Douglas WC, Nº3 Boston avión de Leigh Wade y su mecánico Henry Ogden.

"***Estos vuelos internacionales de tendencia netamente comercial relacionarían al mundo entero y constituirían un lazo de unión cuya importancia es obvio señalar***"

Wade al referirse luego a la explotación de las líneas Buenos Aires-Paris y Santiago- Nueva York, señalaba que para él la primera no era muy atractiva comercialmente hablando, ya que pasaba por escasos sitios de interés y su recorrido era muy largo por el mar. En cambio la segunda recorría toda América, pasando por una gran cantidad de sitios urbanos de interés y que además hacían más segura su explotación en caso de emergencias.

Cuando Wade se refirió sobre la aviación chilena, tuvo grandes elogios y se expresó de la siguiente forma "*Sinceramente debo declararles que ha sido un agradable sorpresa para mí conocer de cerca la eficiencia de la aviación chilena. La razón de esta sorpresa reside que en mi patria se conoce muy poco la situación aeronáutica de este país. Su campo de aviación y el equipo del que él está dotado, lo señalan como una base sólida para un futuro halagador; la modernización que se advierte en sus diversas actividades me han convencido y demostrado que hay materia prima sobrada para aguardar adelantos superiores aún*".

"Los instantes que he compartido con los pilotos chilenos me evidencian que son hombres resueltos, dotados de pericia y valentía; sienten orgullo por su profesión y conocen a ciencia cierta la importancia de la misión que tienen que desplegar. Son espíritus fraternos, hermanos de ideas que tienen la noción muy exacta de la camaradería, sin contemplar nación o individuo, sólo tienen su miraje elevado en el plano empinado de la acción común. Tienen arraigado el anhelo íntimo de hacer grata la estadía al extranjero, concepto este, que comprende a los chilenos."

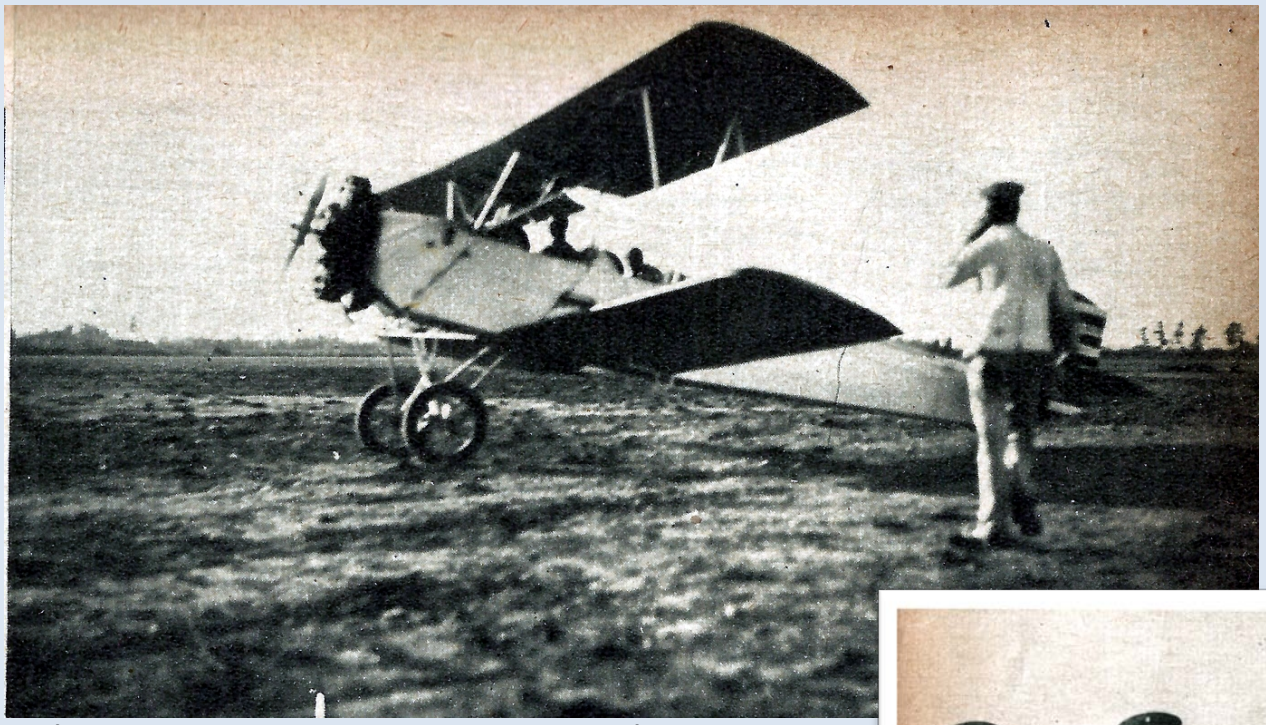
Portada de la Revista deportiva Los Sports Nº268 Del 27 de abril De 1928

El piloto felicita al fotógrafo de "Los Sports", por haber aguantado la serie de looping que realizó.

Cuando decía estas palabras Wade, llevaba más de un mes en Chile y le pesaba tener que partir, ya que acá había hecho grandes amigos cuyos afectos decía conservara para siempre, -"*me siento hijo de esta tierra*"- En una oportunidad había dicho que su hogar era el mundo, pero en Chile se reformuló

esas palabras, diciendo que había adquirido el convencimiento de que a veces se justificaba la inmovilidad.

Wade era muy crítico de la actividad periodística, exigiéndoles que debían ser más cercanos a la aviación y abandonar la costumbre de solo informar cuando hay grandes acontecimientos o tragedias, deben ser un puente entre los pilotos, la actividad aérea y la población, para que así esta deje de ver a los pilotos como seres extraños haciendo cosas extrañas o lejanas, deben sentir que son gente común desarrollando una actividad muy natural, acá nadie es sobre natura. Y para terminar acotaba –"La aviación está demostrando que es una actividad de impulsos comerciales y de relación espiritual entre los países civilizados"-



El avión Consolidates PT-3 que Wade demostraba en el país.

Mientras Wade realizaba una demostración aterrizó en El Bosque el Junkers R-42 del Mayor Armando Castro, proveniente del norte, que vemos junto al piloto norteamericano en la foto de la derecha. 19 de abril de 1928.

Vista del costado derecho del Consolidated Aircraft Corporation PT-3

Posteriormente a que Wade expresara éstas ideas, continuó con su periplo en Argentina, para luego pasar a Brasil y finalmente terminar en Los Estados Unidos, donde siguió con su trabajo en la Empresa Consolidated, para posteriormente embarcarse en aventuras de construcción de sus propias aeronaves junto a otros socios, de estos trabajos el más llamativo fue el del MAC -1.

Wade junto al MAC-1/HM-1 en la carrera de 1938.

Este avión fue ofrecido para participar en carreras aéreas, incluso competía como un avión netamente militar, armado con ametralladoras ficticias de madera. El mismo Wade voló en el MAC-1/HM-1 en la carrera de 1938 del Trofeo Thompson quedando rezagado a un 4º lugar, luego los militares consideraron que la construcción eminentemente de madera del avión no lo hacía adecuado para el servicio militar.

A petición del General Hap Arnold, volvió al servicio aéreo en 1940. Entre 1941 y 1945, el general Wade comandó el Campo Batista en Cuba y participó en giras como Agregado Aéreo en Grecia y Brasil.

Leigh Wade se retiró con el grado de Mayor General en 1955. En 1988 se le otorgó el Trofeo Henderson de la National Aeronautic Association (NAA).

En la actualidad, este premio es otorgado a "*un individuo vivo, grupo de personas o una organización cuya visión, liderazgo o habilidad haya hecho una significativa y duradera contribución a la promoción y el avance de la aviación y la industria aeroespacial en Estados Unidos*."

Falleció el 31 de agosto 1991, a la edad de 93 años en Fort Belvoir, Virginia.

James Harold "Jimmy" Doolittle

Mientras Leight Wade demostraba las cualidades del avión de su empresa, otro de los "Top Ten" de la aviación mundial de aquel entonces, realizaba lo mismo pero para la competencia de esta compañía norteamericana, este era James Doolittle, famoso piloto de carreras que demostraba los aviones de la casa Curtiss. En Chile se hizo famoso por ser el primer y único piloto que había volado "sin avión" en su anterior estadía de 1926.

Doolittle fue uno de esos pilotos que brillan con su sola presencia, un hombre dotado de una desbordante seguridad en sí mismo que la transmitía a quienes estaban cerca de él.

Nació el 14 de diciembre de 1896 en Alameda Estado de California, creció en Los Ángeles y debido a su baja estatura debió aprender a boxear a temprana edad para defenderse, y después de más de un arresto por peleas, se hizo boxeador amateur, terminando como campeón de peso mosca de aficionados de la Costa Oeste de los Estados Unidos.

En octubre de 1917, abandonó en su primer año los estudios universitarios para enlistarse en la Reserva del Cuerpo de Señales del Cuerpo de Aviación del Ejército. Aquí se formó en la Escuela de Aeronáutica Militar de la Universidad de California en el campo aéreo Rockwell, donde conoce a Josephine E. Daniels con quien se casaría, el 24 de diciembre de 1917.

Es nombrado Teniente 2º el 18 de marzo de 1918, y pasó el resto de la Primera Guerra Mundial como instructor en el Cuerpo de Señales de Aviación del Ejército, desempeñándose sucesivamente en el Campo Dick en Texas; Wright Field en Dayton, Ohio y Gerstner Field de Louisiana. Posteriormente regresó de nuevo a Rockwell Field, como líder de vuelo e instructor de artillería. De ésta destinación pasó a Kelly Field en Texas, con el 104 Escuadrón Aéreo, y luego al 90º Escuadrón de Patrulla fronteriza en Eagle Pass, Texas.

El teniente Doolittle, fue el primero en volar Norteamérica a todo su ancho en un solo día a bordo de un DH-4B, el 4 de septiembre de 1922. Con éste suceso alcanzaba nuevamente fama tras los mandos de un avión y no en el cuadrilátero.

Era el inicio de muchos de sus grandes logros y trofeos obtenidos a lo largo de su trayectoria como piloto. Despegó en Pablo Beach, Florida y 21 horas 19 minutos más tarde aterrizaba en la isla del norte, San Diego, California, a 2.163 km de distancia, realizando una sola escala para recargar combustible en Kelly Field, en San Antonio, Texas. El Ejército le otorgó por este nuevo record histórico de vuelo, la condecoración “Distinguished Flying Cross”. Ese mismo año recibió además su licenciatura de la Universidad de California.

En julio de 1923 ingresó en el Instituto de Tecnología de Massachusetts (M.I.T) para los cursos especiales de ingeniería y se graduó el año siguiente con una maestría en ciencias, completando su doctorado en ciencias en aeronáutica, un año después. Convirtiéndose en uno de los primeros hombres y piloto en los Estados Unidos en obtener un doctorado en aeronáutica.

En marzo de 1924 se desempeñó en McCook, en la realización de pruebas de aceleración de los aviones. En junio 1925 Doolittle fue a la Estación Aérea Naval en Washington, DC, para una formación especial en el vuelo de hidroaviones de alta velocidad. En esta etapa se embarca en uno de sus mayores y resonados logros a nivel internacional, cuando en el mes de octubre de 1925 al mando de un Curtiss R3C-2 Doolittle gana la

Copa Schneider (el trofeo más prestigioso en carreras de velocidad para hidroaviones) a una velocidad media de 374,28 Km/h, celebrada en Baltimore Estados Unidos. Era la segunda vez que Los Estados Unidos ganaba esta prestigiosa carrera y estaba a un paso de quedarse para siempre con dicho trofeo.

Este piloto continuó logrando aplausos en la aviación deportiva y demostró ser un gran domador de aviones “salvajes” a los que él lograba sacar lo mejor de sí, como cuando triunfó en las carreras de Cleveland Ohio a bordo del avión Gee Bee, a una velocidad de 476 km/h llevándose el trofeo Thompson, habiendo antes ganado el trofeo Bendix.

Otro avión que domo a pedido más tarde fue el bombardero Martin B-26 Marauder que ya se había ganado el mote de "Widowmaker" (creador de viudas), ya que muchos se habían estrellado debido a su alta velocidad de aterrizaje. Doolittle demostró que el B-26 era un avión seguro y eficaz y convenció a los pilotos que lo único que tenía que hacer era aprender a pilotarlo. Su servicio en el ejército estuvo siempre interrumpido pos largos permisos o retiros voluntarios, que luego eran revertidos con su regreso.

Fue durante uno de estos “permisos”, que el renombrado piloto llega hasta Chile como piloto de pruebas de los aviones de la casa Curtiss. Es el 5 de abril de 1928, y en la Embajada de Los Estados Unidos se realiza el acostumbrado almuerzo quincenal de la colectividad norteamericana en el país, ocasión que es aprovechada para atender a los visitantes que tengan en Santiago. Uno de ellos es Doolittle quien participa en ese almuerzo, ocasión que se le rinde un homenaje a quien fuera el primer hombre que voló en globo sobre Santiago el 28 de octubre de 1877, don Eduardo Laiselle, ciudadano norteamericano avecindado en Chile y a quien Doolittle invita a volar nuevamente en los cielos capitalinos 50 años después de su vuelo, a lo que Laiselle (2) accediendo inmediatamente.

Este vuelo se efectuó al día siguiente en el campo de aviación militar de El Bosque, donde llegó acompañado de numerosos amigos y miembros de la colectividad norteamericana que así homenajeaban al más anciano de sus miembros (Laiselle, llevaba 51 años en Chile a esa fecha).

Posteriormente el 9 de abril vuela a Quintero acompañado del agregado naval de la embajada de Estados Unidos, Capitán de corbeta, Mr. Phillip C. Ransom, despegando de El Bosque después de las 10 hrs., vuelo que mantuvo a todos preocupados ya que no se reportó en ese puerto hasta pasadas las 19 horas. Se cree que por una falla mecánica en su aparato Curtiss Falcon, aterrizó de emergencia entre La Calera y La Cruz, situación que no fue confirmada, seguramente producto que en ese momento en El Bosque existía una dura lucha por lograr colocar pedidos de aviones para distintas casas comerciales, las que al poner sus ojos en América del Sur, habían llegado hasta estos recónditos lugares del mundo con la finalidad de hacerse de algún contrato que a su vez ayudaran a validar sus diseños.

Doolittle se aloja en el Club La Unión y no escatima en llevar una vida de ídolo de la aviación mundial, ya que se entrega de lleno en conocer la bohemia capitalina hasta altas horas de la madrugada, levantándose pasado el medio día, es así como lo encuentra el periodista de “Le Sports”, el día que lo entrevista en su cuarto, todavía acostado y con la resaca de la noche anterior. Y es en una de esas noches de jolgorio en la que se ganó el mote de ser el único piloto que voló sin avión. Conocido era el gusto de este piloto por la compañía femenina, las bebidas alcohólicas y las aventuras.

Carlos Zeda, el periodista que lo entrevistó en abril de 1928, nos cuenta cómo ocurrieron los hechos de 1926 durante la anterior visita de Doolittle.

En una de las tantas tertulias en el casino de oficiales donde todos aprovechaban la ocasión para contar anécdotas y jugar un poco a "esta mentira sí que es verdad", le cuentan a nuestro amigo del norte la historia del rotito que detuvo el tren. "*Qué historia es esa?",* comentó, - sucede que en una oportunidad un hombre bebido ya no tenía con que seguir tomando, sin dinero ni bebestible, urdió una apuesta para continuar con su juerga, y apostó una "damajuana de chicha" a que él podía detener solito un tren. ¡Imposible! Dijeron todos - entonces este súper hombre criollo se avocó a la tarea de demostrar lo fácil que resultaba esta tarea.

Se acercaron a la línea férrea y el hombre se extendió atravesado en ella, obligando al maquinista a detener el tren para no atropellarlo. Acto seguido, ganó la apuesta, misma que no pudo cobrar hasta el día siguiente ya que se lo llevaron preso por detener el tren.

Ahí fue que cuando Doolittle escuchó esta "proeza" del rotito chileno, comentando a toda voz que él podía volar sin necesidad de un avión, ¡imposible! gritaron todos al unísono, pero Doolittle que gustaba de estos desafíos los retó en una apuesta, ¡imposible! dijeron nuevamente pero cubriendo la apuesta.

Doolittle entonces al igual que nuestro "rotito" se preparó para demostrar lo fácil que era, realizando un par de flexiones con los pies, se quitó el reloj de bolsillo, "para que no callera" durante el vuelo, estiró sus brazos y se encaramó a la ventana del segundo piso, tomo un impulso y se lanzó al vacío, llegando no muy lejos y aterrizando tan forzoso que tuvo que ser asistido por su amigo Mc Mullen para reincorporarse. Estoicamente caminó a cobrar su apuesta que había ganado, pero también con esta venían las dos fracturas de sus tobillos que en Chile y Bolivia (destino posterior de un raid) disimulara lo que más pudo. Una vez en los Estados Unidos, debió internarse para remediar definitivamente este episodio vivido en El Bosque, pero que la historia oficial a querido pasar por alto y solo se menciona el que después de su viaje a sudamérica debió tratarse los tobillos por una lesión, sin dar más detalles de cómo se ganó estas "heridas".

En la edición del 7 de octubre de 1926 del semanario "Revista Sucesos" se publica una biografía de Doolittle, comentando de esta manera el accidente: "*De carácter simpático, siempre se le veía alegre*

y jovial a pesar de haber tenido que soportar el guardar cama durante casi toda la estada en Chile (3 ½ meses) a causa de una fractura que sufrió en sus pies por una casual caída que sufrió desde una escalera cuando recién llegó a nuestro país". Frecuente fue verlo llegar con muletas al costado de su avión para las demostraciones y como entre dos lo subían o ayudaban a bajar del avión.

Fotografía del 8 de septiembre de 1926 tomada en Montevideo, donde se aprecia que Doolittle aún utiliza muletas para su desplazamiento.

Este periodista continúa relatando: "*Después de lo dicho se me hace más creíble el abandono de sus muletas para tomar el comando de su avión" – "Indudable que así fue, tuvieron que tomarlo entre dos personas y meterlo en la cabina. En seguida ¡abur! Y a Bolivia (3) se ha dicho*". (Ojo!! Tomar notar que la anécdota es de 1926 y la entrevista es en otro viaje en 1928)

Para algunas cosas, Doolittle se consideraba viejo, pero como vemos para estas locuras propias de su carácter extrovertido, aún era muy joven. Cuando Carlos Zeda le pregunta por la posibilidad de dar la vuelta al mundo, responde desde la cama, que aún lo mantiene prisionero de entre las sabanas después del medio día, que él ya está muy viejo para eso. – *eso es cosa para jóvenes; yo siendo viejo.-*

¡viejo! Cuando no tendrá usted más de treinta años…-

¡*yes… treinta, treintiuno!...Nosotros* – arguye Mr. McMullen – *no pensamos en raids espectaculares. Para nosotros la atmósfera es una carretera, un camino que deseamos utilizar y un buen provecho económico…. Una manera de ganar dólares; muchos dólares.*

Fotografía con la que Los Sports acompañó a la entrevista que le hicieran al famoso piloto.

Revista Los Sports Nº 268 del 27 de abril de 1928

Mc Mullen era otro norteamericano del grupo de Doolittle, con quien compartía la habitación en el Club de La Unión y que además le traducía gran parte de sus conversaciones, ya que su castellano era bastante pobre. Cuando se le preguntaron por Lindbergh, se limitó a decir que era un gran piloto, y varios *yes*, *yes*, seguramente debido al cansancio de que siempre se le consultara lo mismo.

Los Sports Nº183, 10 de septiembre 1926

Portada de cuando se publicó la nota con su partida a Buenos Aires, el 2 de septiembre.

Luego el periodista le pidió que comentara por sus propias palabras, eso de que voló sin avión y que era una historia que ya estaba instalada en la Escuela en El Bosque. En este momento se siente más cómodo, de hecho sonríe maliciosamente y se acomoda en la cama para contar la historia.

Así es la cosa: *"Saltó de una ventana y descomponer pies. Ahora ya no descompuesto: seguro estar bien otra vez."*

Se dice que usted no abandonaba las muletas cuando realizo el viaje Santiago-La Paz, dicen que lo subieron al avión…¡eso es cierto!.
"Si…estaba mala entonces. Malo" Eso es, malo!!"

Luego Carlos Zeda, le pide que narre alguna otra de sus tantas anécdotas, ya que como él dice que es un "viejo piloto" y debe tener muchas para contar, pero arrugando su frente se mira con su compañero, y en el lenguaje universal de señas y en inglés acuerdan que Mullen continua hablando. Doolittle se da media vuelta y se hunde nuevamente en la cama.

Doolittle guarda un buen recuerdo de Chile y de un chileno en particular. Sucedió que en su raid a Bolivia, tuvo un aterrizaje forzado por falta de combustible en pleno desierto cerca de Antofagasta, este accidente para un piloto con sus medios naturales de locomoción era grave, y como no lo sería para Doolittle que no podía movilizarse ya que tenía sus dos pies "descompuestos". Quiso sin embargo que la buena estrella, pasara por allí un carbonero, quien acudió presuroso a su auxilio. Un cuarto de hora demoró en traer combustible y a los veinte minutos del accidente Doolittle, reanudaba el vuelo. ¡Providencial! Decimos mientras nos incorporamos para ir también en busca del propio combustible ya es la una de la tarde Mr. Doolittle duerme o al menos parece dormir – Quiere que no lo despertemos – insinuamos a su compañero. Y como si hubiese sido impulsado por un resorte el

feliz durmiente se endereza sonríe y nos tiende la mano y se disculpa – *Estando anoche "por allá" con algunas amigos…All right….*

Y así desapareció nuevamente en la cama. Quizás que historia se contaría de este piloto norteamericano de haber tenido distinta suerte, y su aterrizaje por falta de nafta se hubiera realizado más al este, lejos del paso de alguna persona que lo hubiera podido auxiliar. Un Doolittle que para sentarse en su habitáculo tuvo que ser auxiliado por sus compañeros y que no podía bajar solo del avión ya que estaba con sus dos tobillos fracturados, producto de una apuesta hecha en El Bosque por allá en 1926. Seguramente se le recordaría sólo por sus logros en carreras de aviación y su participación en algún raid de largo aliento y no habríamos conocido de su participación en uno de los mayores raid de bombardeo realizado durante la Segunda Guerra Mundial, el 18 de abril de 1942 dirigiendo un grupo de Bombarderos medios B-25 Mitchell que despegaron desde un portaaviones para bombardear suelo metropolitano del Japón, en venganza por el infame ataque a la base aeronaval de Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941. Pero esas son historias posteriores a nuestro estudio y por demás muy conocidas. Doolittle abandonó Chile, el 7 de mayo de 1928

"Raid sobre Tokio"
En la fotografía Doolittle a bordo del USS Hornet CV-8, amarra unas medallas entregadas anteriormente por Japón, a las bombas que más tarde serán lanzadas. Esta incursión es conocida como el Raid de Doolittle

Posteriormente a su paso por Chile, Doolittle, continuó trabajando en el mundo civil ya que abandonó definitivamente el servicio en 1930. Este retiro duraría sólo 10 años, ya que en 1940, ante la inminencia de que los Estados Unidos ingresaran a la guerra, fue llamado al servicio activo en julio, para convertir industrias civiles a la producción militar. El resto de la historia de este afamado piloto está ampliamente documentada.

El General James H. Doolittle falleció el 27 de septiembre de 1993 y fue enterrado en la sección 7-A del Cementerio de Arlington, lugar que en los Estados Unidos dedican a sus héroes de guerra.

Pero quien es este compañero de cuarto de Doolittle, que domina tan bien el idioma nativo, pero con cierto acento más de argentino que de un norteamericano que lo aprende en Chile. Se trata de William Mc Mullen, otro de los pilotos y mecánicos de la casa Curtiss, que en Chile está a cargo de

probar los aviones antes de su entrega oficial, de hecho este hombre primero fue piloto y luego derivó a los motores ya que su atracción por lo mecánico fue más fuerte, y después de terminada la Primera Guerra Mundial, tiempo en el cual se desempeñó como instructor de bombardeo y formación, preparando a los que debían ir a luchar.

Terminada la guerra renunció al ejército y se unió como mecánico a la casa Curtiss, donde el piloto jefe al descubrir sus habilidades y entrenamiento de piloto, le solicitó lo reemplazara en algunas oportunidades ya que él tenía usualmente demasiadas labores.

La Curtiss desde 1919 tenía en Argentina como piloto representante e instructor, al señor Lawrence León, quien con un Curtiss JN-4 inició la instrucción de pilotos sin costo para el gobierno Argentino. Así es que instruye al Teniente 1º, Oscar Lozano y al Sargento P. Bidalaum, inaugurando ya en marzo de 1920, la escuela de vuelo en San Fernando con todos los tipos de aviones Curtiss, el Jenny, Standard J-1 y el Oriole. Es bajo estas circunstancias, que a Mc Mullen, la casa Curtiss lo traslada a Argentina en 1920, permaneciendo en estas tierras como instructor durante 14 meses, oportunidad que no perdió en aprender el idioma y conocer a cuanto piloto extranjero pasaba por Buenos aires, como el dinamarqués Hansen, que estuvo por largo tiempo en Chile.

Fotografía autografiada por Mc Mullen para los Lectores de Los Sports Nº 269, 4 de mayo 1928.

En mayo de 1927, Curtiss le ordena a McMullen que debe dirigirse a Chile y realizar estudios sobre la aviación chilena y de las condiciones climatológicas que imperan en las distintas regiones, como trabajo previo al que se desarrollaría posteriormente como estrategia comercial.

El mismo McMullen cuenta de su permanencia en Chile – "*En enero último me trasladé al Callao para encontrarme con Doolittle y con el presidente de la casa Curtiss, Mr. Webster; fui en vapor, pero después de algunas volaciones de experimento en el agua mediante el empleo de flotadores, nos trasladamos a la Paz en una sola escuadrilla. Ha sido la primera vez en mi vida de aviador que aterrizo en un aeródromo situado a más de 4.500 metros sobre el nivel del mar, se nota el aire enrarecido, mas no se advierte gran dificultad al tocar tierra, el decolaje se toma a 130 kilómetros por hora por que no hay sustentación en las alas.*

De la Paz nos trasladamos a Oruro, arribando un día viernes por la noche; al día siguiente sábado, muy temprano, efectuamos el trayecto Oruro-Santiago, con una sola escala en Antofagasta".–

Mc Mullen era un creyente de que la actividad aérea ya era algo muy cotidiano y normal, y que los periodistas debían encargarse de darle esa connotación y abandonar la mala costumbre de sólo informar sobre hechos de gran conmoción como los accidentes o grandes proezas. "*Estas noticias de accidentes provocan pánico en espíritus timoratos incapaces de analizar*", decía, agregando que la falla de un motor no era excusa para que un piloto perdiera el control de su aeronave, por eso opinaba que sólo un hombre que no era diestro y sereno, era la causa de los accidentes, y que la aviación en vista a la cantidad de operaciones que realizaba era ya un transporte como cualquier otro.

Terminemos con las palabras expresadas por este experimentado piloto norteamericano a fines de abril de 1928, antes de partir junto a Doolittle a Argentina en mayo y que aparecieran el número 269 de Los Sports, el día 4 de mayo.

- "*Chile es un país ideal para esta actividad mecánica, por sus condiciones climáticas; la configuración geográfica de su territorio ofrece algunas dificultades y me quiero referir a las montañas; pero en el futuro estas aparentes molestias serán tan insignificantes que no merecerán consideración alguna y esto está basado en los naturales progresos que alcanzara el deporte. Conozco bastante a los pilotos chilenos, y puedo asegurar que son factores esenciales de la aviación nacional. Los elementos de que se dispone en el aeródromo El Bosque, facilitan bastante la labor y puedo decir que esta estación aérea, marcha pareja con los campos modernos. Se puede esperar mucho de los chilenos, por su pericia y arrojo, que son sobradamente conocidos en el mundo entero*".-

Wade – Doolittle – Mac Mullen, tres "gringos" que visitaron nuestro país y dejaron sus enseñanzas aeronáuticas impresas en quienes tuvieron la fortuna de conocer. Y en muchos, el deseo de poder imitar el estilo de vuelo de estos pilotos de prueba, pero que pagaron con su vida la audacia de imitarlos, independiente de las razones técnicas de sus accidentes, todos sentían que la pérdida de Carlos Fox y Augusto Paravich, el 8 de septiembre y 16 de octubre de 1928, correspondían a "El exceso de confianza y un impulso irresistible por imitar al aviador norteamericano Doolittle" (sic Revista Fuerza Aérea Nº 139, página 18) y así fue que el mismo Presidente de la República, acudió al recinto militar para imponerse de lo acontecido y disponer las medidas conducentes a evitar la repetición de tales actos de audacia. Curiosamente hoy en día, son muchos los que desconocen que estos aviadores y sobre todo que Doolittle por ser el más "mediático" de todos ellos, estuvieron alguna vez en Chile.

Erwin Cubillos Salazar
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Notas

1. El Servicio Aéreo del Ejercito de los Estrados Unidos (Air Service USA) funcionó desde el 24 de mayo de 1918 al 2 de julio de 1926, y reemplazaba en nombre y organización a su predecesor el Signal Corps.

2. Eduardo Laiselle en ocasiones ha sido mencionado como un francés y en otras como ciudadano norteamericano nacido en Boston, no es la intención de este articulo el aclarar el origen de este ciudadano que con 51 años de avecindado en Chile, ya podía ser considerado un chileno más. Transcribo un párrafo del diario el Mercurio de Santiago del día 7 de abril de 1928, donde se daba a conocer el vuelo de Laiselle. "*Conforme lo que anunciamos en nuestra edición anterior, en el día de ayer, los miembros que componen la colectividad norteamericana residente entre nosotros, rindieron un elocuente homenaje de admiración y cariño al más anciano de sus miembros: el señor don Eduardo Laiselle, cuya permanencia en el país se remonta a cincuenta años atrás. Como es sabido, el señor Laiselle, participó junto con los chilenos en la guerra de 1879, peleando valerosamente en numerosas acciones de guerra, que le valieron una situación destacada entre los ilustres extranjeros que prestaron así su desinteresado concurso al país. Pero además de los méritos y antecedentes que como buen y denodado amigo de Chile, ha poseído el señor Laiselle, aparece en el país como un precursor de la aviación nacional. En efecto cabe recordar que el distinguido norteamericano fue el primer hombre que voló en Santiago, en el año 1877, elevándose, ante el asombro consiguiente de los habitantes de aquella época en la débil barquilla de un pequeño e inseguro globo.*"

3. Doolittle efectuó el raid Santiago-Antofagasta-La Paz-Antofagasta-Santiago entre los días 18 y 25 de agosto de 1926, para luego el día 2 de septiembre despegar en un nuevo raid con destino a Buenos Aires en un solo día, para proseguir a Montevideo y Rio de Janeiro, vuelos que pueden ser motivo de otro artículo.

Bibliografía y páginas consultadas

Semanario deportivo **Los Sports** Nº183 del 10 de septiembre de 1926
Semanario deportivo **Los Sports** Nº 267 del 20 de abril de 1928
Semanario deportivo **Los Sports** Nº 268 del 27 de abril de 1928
Semanario deportivo **Los Sports** Nº269 del 4 de mayo de 1928
Semanario deportivo **Los Sports** Nº272 del 26 de mayo de 1928
Revista Fuerza Aérea de Chile Nº139 mayo 1976 página 18
Diario **El Mercurio** de Santiago 18 de agosto 1926
Diario **El Mercurio** de Santiago 21 de agosto 1926
Diario **El Mercurio** de Santiago 26 de agosto 1926
Diario **El Mercurio** de Santiago 27 de agosto 1926
Diario **El Mercurio** de Santiago 7 de abril 1928
Diario **El Mercurio** de Santiago 10 de abril 1928
Revista **Zig-Zag**, 3 de julio 1926
Revista **Zig-Zag**, 4 de septiembre 1926
Revista **Sucesos**, 7 de octubre de 1926
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. **Especial Ficha histórica**, noviembre de 2013.

http://www.leighwade169.com/Pages/MGWadeBiography.aspx
http://www.arlingtoncemetery.net/wleigh.htm
http://en.wikipedia.org/wiki/McCook_Field
http://www.airrace.com/ResultsGornonBennett.htm
http://naa.aero/html/awards/index.cfm?cmsid=179

http://goefoundation.org/index.php/eagles/biographies/w/wade-leigh/
http://simanaitissays.com/2012/11/27/douglas-world-cruisers/
http://es.wikipedia.org/wiki/Consolidated_Aircraft
http://en.wikipedia.org/wiki/Consolidated_PT-1_Trusty
http://en.wikipedia.org/wiki/Consolidated_PT-3
http://en.wikipedia.org/wiki/Jimmy_Doolittle
http://www.militarymuseum.org/Doolittle.html
http://es.wikipedia.org/wiki/Incursi%C3%B3n_Doolittle

Rogándoles acusar recibo del presente boletín, los saluda atentamente.

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Alberto Fernández Donoso	Presidente
José Toribio Pantoja García	Vicepresidente
Norberto Traub Gainsborg	Director - Secretario
Claudio Cáceres Godoy	Director - Tesorero
Anselmo Aguilar Urra	Director Pro Tesorero
Jorge Lizana Cid	Director
Julio Sarmiento Castillo	Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el IIHACH, 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 de nuestro Director Secretario, señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@ttigroup.net).

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.