



## Boletín Informativo Nº 5/2017 Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

### Editorial

***“El hombre que tiene fe ha de estar preparado,  
no sólo a ser mártir, sino a ser un loco.”***

Gilbert Keith Chesterton

Constantemente recuerdo que hace años atrás, nuestro socio fundador don Sergio Barriga señaló que sería bueno el agregar tres “conceptos” bajo nuestro logo a modo de lema, las que a su noble juicio resumían de buena manera las principales actividades de este Instituto, que eran las de INVESTIGAR, DIFUNDIR Y CONMEMORAR.

Cuando pienso lo que habrá significado hace 34 años atrás, dar el paso para crear una corporación como esta, la que a través del tiempo, con valor, constancia y mucha fe; ha logrado consolidarse como una entidad reconocida en su área, concentrando gente buena y esfuerzos para investigar concienzudamente, difundir lo aprendido de forma metódica y además conmemorar hitos y hechos trascendentes con la propiedad y seguridad que le son característicos. Imagino también que el reiterar su tarea con un lema que le es propio, se torna innecesario, pues basta el probado compromiso de sus miembros para que el recuerdo de ello, no sólo nos permita llevar a cabo nuestros propósitos, sino que nos enorgullezca con el deseo de aprender constante, interiorizándonos con ello de aspectos relevantes de nuestra historia aeronáutica nacional.



Detalle parcial de una estampilla que recuerda el cruce en avión que hiciera Dagoberto Godoy, por sobre las más altas cumbres de la Cordillera de los Andes.

Finalmente, el querer y poder difundir lo aprendido debe bastar para motivar a sus miembros, luego como la historia es viva la tarea no termina ahí, y con ello el compromiso de investigar y entregar certeza sobre los hechos, revela el enorme valor y acuerdo existente entre nosotros hacia quienes nos rodean.

**Norberto Traub Gainsborg**

## I. Actividades, conferencias académicas y actos conmemorativos

### • Celebración del 89º aniversario del Club Aéreo de Santiago



En una sobria ceremonia efectuada en el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz de la comuna de La Reina, conocido como Tobalaba, el Club Aéreo de Santiago, celebró los 89 años desde su creación, el pasado sábado 6 de mayo.

Fue presidida por el Presidente del Club Aéreo de Santiago, Ricardo Barnert Castillo y contó con la asistencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Sr. Jorge Robles Mella, el Alcalde de la Comuna de La Reina, señor José Manuel Palacios, el Director General de la DGAC, General de Brigada Aérea Sr. Víctor Villalobos Collao, altas autoridades e invitados civiles y militares.

En un cálido discurso el señor Barnert, señaló la importancia que tiene el Aeródromo no solo para ellos, sino también para la Comuna y el gran Santiago, siendo ésta la puerta de entrada a toda la aviación menor en su llegada a Santiago.



**El Presidente del Club Aéreo de Santiago, señor Ricardo Barnert Castillo recibe el saludo y un presente del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella, el que consistió en un cuadro que muestra una muy nítida imagen del Aeródromo de Tobalaba desde el aire.**

Por otra parte, también mencionó que gran parte de las evacuaciones Aeromédicas y emergencias llegan o salen de este terminal aéreo. También recordó a los presentes que el Club Aéreo de Santiago cultiva el vuelo, la camaradería y solidaridad, heredada de su noble antecesor, el Club Aéreo de Chile fundado en 1928 por el entonces Mayor de Ejército, don Arturo Merino Benítez.

En el marco de la ceremonia, se procedió a entregar las piochas de vuelo y diplomas que certifican la calidad a los nuevos pilotos formados por el Club Aéreo. Esta fue la última generación formada en aviones de instrucción Piper PA-38 Tomahawk II, operativos por más de 35 años.



También se otorgaron premios y diplomas al mejor Instructor de vuelo y al alumno más destacado, quien este año fue don Andrés Ramírez Cuadros, recibiendo el premio a la excelencia además del premio de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, el que fue entregado por el Director del plantel, Coronel de Aviación (A) don Sergio Rojas Schwemmer.



Asistieron a la ceremonia en representación de nuestro Instituto, el Director Tesorero, señor Claudio Cáceres Godoy, y los socios señores Jaime Parra Santos, Antonio Segovia Rentería, Hugo Marín Lezaeta, Rafael Shinya Olivares, Ricardo Gutiérrez Alfaro y Michel Anciaux Ponet.

La conmemoración contó con una muestra estática de aeronaves debido a las malas condiciones climáticas la que fue recorrida por los asistentes a la ceremonia los que luego compartieron de un muy ameno cóctel de camaradería y disfrutaron de una sabrosa y linda torta.



**Nuestro Director Tesorero Claudio Cáceres Godoy y Tony Beales entre los presentes en los festejos del 89 Aniversario de la Fundación del Club Aéreo de Santiago**



**Torta conmemorativa del 89 Aniversario de la Fundación del Club Aéreo de Santiago**

- **Lanzamiento del libro “El Hidalgo Antonio de Quintanilla” - Un quijote en Chiloé**

El jueves 11 de mayo del año en curso fuimos cordialmente invitados al lanzamiento del libro “El Hidalgo Antonio de Quintanilla – Un quijote en Chiloé”, otra de las obras maestras de Lorenzo Cablevic Bakovic, gran amigo nuestro, muy cercano al Instituto, ex marino de nuestra Armada y que en el campo empresarial ha sido presidente y director de varias compañías comerciales.

La obra fue genialmente presentada por don Isidoro Vázquez de Acuña que entre otras funciones es miembro muy activo de entidades como: Academia de Historia Militar, Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Academia Chilena de Historia, Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia de España y Socio Honorario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

En su relato, Lorenzo Cablevic Bakovic presenta la historia de un niño nacido en la Región Autónoma de Cantabria que a temprana edad se viene a Chile y prospera de tal manera que ya adulto llega a convertirse en Mariscal de Campo del Real Ejército de su Majestad el Rey de España “con más medallas que duros” según indicó don Isidoro Vázquez de Acuña en su presentación.

El libro está escrito en una forma tan amena que impulsa al lector a sumergirse en él hasta terminarlo. Su estilo recuerda a Jorge Inostroza, quien mezcla realidad con unos trazos de ficción sin que ello signifique que lo relatado no sea de absoluta veracidad.

Pese a la lluvia y al frío más de ciento veinte invitados colmaron uno de los Salones de Club Croata donde se efectuó el evento.

Nuestro Director Secretario Sr. Oscar Avendaño Godoy representó a nuestra corporación llevando un cordial saludo al autor.



**De izquierda a derecha: El Viceministro de RR.EE de Croacia Sr. Ivica Glasnovic; don Mateo Martinic, Premio Nacional de Historia; la Sra. Embajadora de Croacia en Chile, Nives Malenica y el presentador del libro don Isidoro Vázquez de Acuña. A continuación don Lorenzo Čaglević Bakovic, autor del libro.**

- **El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y la 11ª Compañía de Bomberos de Valparaíso "George Garland" recuerdan a célebre aviador chileno caído en la primera guerra mundial**

A las 11.30 horas del pasado sábado 13 de mayo, se realizó en el cuartel de la 11th Fire Company "George Garland" de la ciudad de Valparaíso, una solemne ceremonia en homenaje del piloto señor Eyre Percival Morris Reynolds, teniente 2º Royal Flying Corps, Ás de la aviación británica y ex voluntario de esta distinguida y centenaria compañía porteña.



**Algunos de los asistentes presentes en la ceremonia de conmemoración**

Al cumplirse el 100º aniversario de su muerte en combate aéreo, defendiendo los colores de la patria de sus ancestros, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile quiso testimoniar el importante hecho, con una placa conmemorativa que perpetúe su recuerdo y el de los otros jóvenes aviadores anglo-chilenos caídos en la Primera Guerra Mundial.

La figura del Teniente Morris, nacido y bautizado en el Cerro Alegre de Valparaíso, fue antes de la guerra un muy apreciado voluntario de esta ya centenaria Compañía de Bomberos, donde él, sus hermanos y otros tantos jóvenes pertenecientes a la colonia británica residente, prestaban valiosos servicios a la comunidad. Luego de la ruptura de la paz europea, que diera inicio a la primera

conflagración mundial, acudieron sin titubear en servicio y defensa de la “Homeland”, hasta dar la vida si fuese necesario.



**El señor Cónsul de Gran Bretaña en Valparaíso, Iain Hardy Tudor junto al Director de la Undécima Compañía de Bomberos, Roberto Gattas Santis; acompañados del representante de la Royal British Legion en Chile, Roger Barlow y el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg develan una placa conmemorativa que recordará al valiente porteño que combatió como aviador militar en la primera guerra mundial y tras el derribo de cinco aeronaves adversarias, se convirtió en el flamante primer Ás chileno de la aviación británica.**

Como parte fundamental de este acto conmemorativo, nuestro distinguido socio, General de Brigada Aérea (R) don Hugo Tilly Ebersperger, tuvo la gentileza de realizar una muy atractiva reseña histórica en la cual evidenció los esfuerzos desplegados por Morris y los otros aviadores que arriesgaban sus vidas en estos aciagos días de la historia mundial en la que el desarrollo de la aviación evolucionó y se encontró rápidamente involucrada.



Lo propio hizo el Director de la Undécima Compañía de Bomberos "George Garland", Comandante Roberto Gattas Santis, quien en un profundo discurso ajeno a eufemismos, visibilizó el valor y entera disposición que los voluntarios de su compañía desempeñan en la sociedad, agradeciendo la conmemoración de este tipo de actividades en recuerdo de los muchos valientes bomberos.

A continuación, las autoridades, académicos, voluntarios y público invitado al evento departieron de una grata conversación mientras disfrutaron de un muy bienvenido cóctel de camaradería.



De izquierda a derecha: Los señores Claudio Cáceres, Rodrigo Larraín, Hugo Tilly, Norberto Traub, Roberto Gattas, Oscar Avendaño, Rodrigo Jiménez, Erwin Cubillos, Sandrino Vergara, Rino Poletti y Alberto Fernández Donoso.



De izquierda a derecha: Norberto Traub, Oscar Avendaño, Sandrino Vergara, Hugo Tilly, Roger Barlow, Pablo Peragallo, Roberto Gattas, Norberto Traub, James Wilkins y Oscar Avendaño Godoy

- **Fuerza Aérea de Chile en la conmemoración del 129 natalicio del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Chillán**

A las 11.00 horas del miércoles 17 de mayo, el Ministro de Defensa Nacional, don José Antonio Gómez Urrutia junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella, presidieron en la Plaza de Armas de Chillán, frente a la Gobernación de Ñuble, la ceremonia con motivo de un nuevo aniversario del natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez y que nuestra corporación fuera invitada a participar a través de su Presidente.

Además, participaron la Subsecretaria para las Fuerzas Armadas, Paulina Vodanovic; el Subsecretario de Defensa, Marcos Robledo; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Arturo Merino Núñez; el alcalde de Chillán, Sergio Zarzar; parte del Alto Mando Institucional; autoridades civiles y militares; representantes de organizaciones locales; invitados especiales y la comunidad de Chillán. Tras los honores de reglamento, rendidos al Secretario de Estado y al Comandante en Jefe de la Institución, por una Unidad de Formación compuesta por una compañía de la Escuela de Especialidades de la FACH y efectivos del Ejército, la Armada y Carabineros de Chile, se dio inicio a la ceremonia.

A continuación, se realizó el izamiento del Pabellón Nacional, tras lo cual el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (A), José Miguel Aguirre Gamboa, leyó una reseña histórica de la obra que Comodoro Arturo Merino Benítez realizara para ser proclamado como el “Arquitecto de la aviación nacional”, expresó además que *“La visionaria concepción sobre la aeronáutica nacional de Arturo Merino Benítez, se fundamenta en su reflexión acerca del rol que habría que jugar el arma aérea en los conflictos bélicos de la época y el rol de la aviación como instrumento del progreso y desarrollo nacional”*.

*“Fue así como impulsó la creación de una Fuerza Aérea independiente en la Defensa Nacional; de una aviación comercial propia, para unir al país internamente y con el extranjero; de una industria aeronáutica nacional que permitiera el mayor grado de autonomía en la disponibilidad de material y de una aviación general y deportiva para fomentar el medio aéreo en Chile. A su vez, difundió ampliamente sus ideas para asentar la conciencia por la aviación, en las autoridades y en la comunidad nacional”*, agregó el General Aguirre.

Posteriormente, las autoridades civiles y militares, junto a los familiares del Comodoro Arturo Merino Benítez, colocaron ofrendas florales ante el busto del Prócer de la Aeronáutica Nacional y fundador de la Fuerza Aérea, emplazado en el frontis de la Gobernación de la Provincia del Ñuble, con motivo del 129º aniversario de su natalicio.



Luego hizo uso de la palabra, el alcalde de la comuna, don Sergio Zarzar, quien destacó aún más la figura del insigne Aviador, al agregar que : *“vislumbró en los cielos el progreso de nuestra Patria y esbozó el inicio de la aeronáutica chilena en las primeras décadas del Siglo XX, anticipándose, proyectando y asumiendo que la aviación cambiaría definitivamente al mundo”*

A su certera apreciación inicial agregó: *“Nuestro afecto, admiración y respeto por la Fuerza Aérea de Chile es permanente, pero toma en esta fecha y en esta tierra una dimensión aún mayor. Sentimos como nuestra a esta rama de las Fuerzas Armadas y el Comodoro Arturo Merino Benítez y su legado están hoy más vivos que nunca gracias a su obra. En Chillán su recuerdo permanece, no sólo en esta conmemoración, sino que en cada uno de los niños que forman parte del plantel educativo que lleva su nombre y que es apadrinado por nuestra Fuerza Aérea”*.

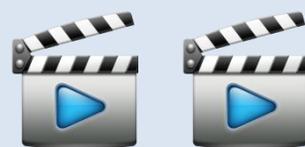
Leído los emotivos discursos, las principales autoridades cívico-militares de la región, presentaron múltiples ofrendas florales ante el busto del Comodoro Arturo Merino Benítez, para luego dar inicio a un marcial e imponente desfile de honor.



**GAv Arturo Merino B.; Subsecretario de Defensa, Marcos Robledo; Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, GDA Jorge Robles Mella; Ministro de Defensa Nacional, José Antonio Gómez; Alcalde de Chillán, Sergio Zarzar y Subsecretaria para las Fuerzas Armadas, Paulina Vodanovic Rojas.**

Al finalizar la ceremonia, el Ministro José Antonio Gómez, también valoró la labor desarrollada por el fundador de la Fuerza Aérea, ya que *“él fue el iniciador del proceso aeronáutico del país y visualizó el futuro de Chile a través de la aviación”*.

Otra de las autoridades presentes en el acto de conmemoración, fue el hijo del Comodoro Arturo Merino Benítez, el General de Aviación don Arturo Merino Núñez, quien señaló sentirse orgullo y agradecido por el homenaje que la comunidad de Chillán y la Institución aérea rinden a su padre, manifestando que *“él era una persona sencilla, que entregó su vida al servicio del país y al desarrollo de nuestra Patria”*



[Click sobre los iconos para más datos sobre el Comodoro Arturo Merino Benítez](#)

## • Nueva Directiva del Instituto Sanmartiniano de Chile

El martes 16 de mayo, a las 19.00 horas, accediendo a una gentil invitación que le hiciera llegar el señor Embajador de la República Argentina, don José Octavio Bordón y el Presidente del Instituto Sanmartiniano de Chile, Embajador don Eduardo Rodríguez Guarachi, nuestro Presidente, don Norberto Traub Gainsborg asistió a la ceremonia en la que asumiera la nueva Directiva del Instituto Sanmartiniano de Chile, y que se llevó a cabo en la Embajada de la República Argentina.



El señor Embajador de la Argentina José Octavio Bordón junto al Embajador Guarachi y algunos de los nuevos integrantes del Instituto Sanmartiniano de Chile.

Un grato encuentro con amigos que siempre se aprecia, y las francas palabras del señor Embajador Bordón referidas a su amigo Eduardo Rodríguez, a la labor de difusión del Instituto Sanmartiniano de Chile, a la amistad de O'Higgins y San Martín, y a la devolución del Pabellón Nacional chileno que hiciera el Gobierno y la Gendarmería Argentina, hacen nada más que refrendar una vez más, la calidad de los lazos de amistad y entendimiento que deben tener y mantener los pueblos.

- **Aniversario del Grupo de Aviación N°8**

El viernes 19 de mayo, a las 11.30 horas, se dio inicio a la ceremonia militar realizada en la losa de operaciones de la Base Aérea Cerro Moreno, con que el Grupo de Aviación N° 8, celebró su sexagésimo noveno aniversario, acto que fue encabezado por el Comandante en Jefe de la Va Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Leonardo Romanini Gutiérrez y contó con la participación de Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Empleados Civiles e invitados especiales.



Durante su discurso, el Comandante del Grupo de Aviación N° 8, Comandante de Grupo (A), señor Eduardo Cuadra W., se refirió a los orígenes de esta Unidad, destacando desde sus primeros medios aéreos de combate, las heroicas hazañas que protagonizaron sus mártires, hasta las modernas aeronaves que hoy forman parte de su dotación, enfatizando que lo más importante es el personal que la compone.

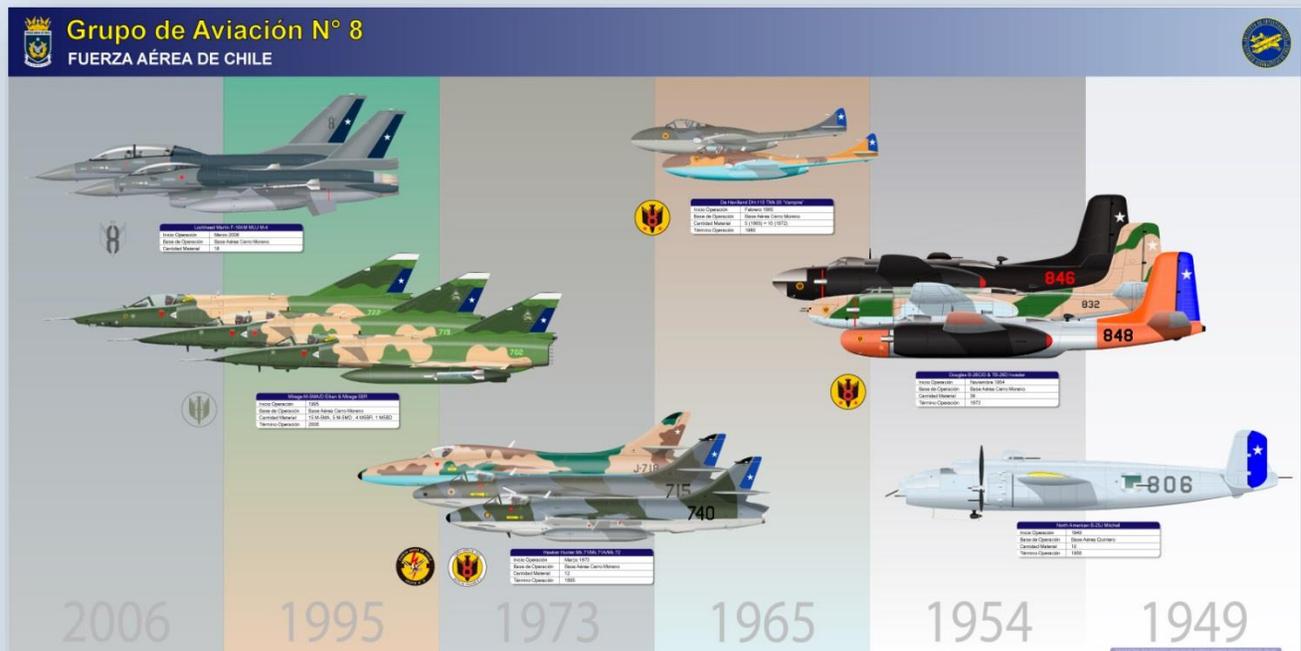
En la ceremonia, también se realizó la entrega de estímulos e imposición de medallas de Condecoración Estrella Militar de las Fuerzas Armadas, en el grado de Estrella al "Mérito Militar", a dos Oficiales de la Unidad, por haber cumplido 20 años de servicio en la Institución, las que fueron impuestas por el General Romanini, acompañado por el Comandante Cuadra.

La jornada finalizó con un desfile aéreo y terrestre, oportunidad donde la Unidad de Formación ofreció los honores de reglamento a las autoridades militares, con la participación de diversos medios de las Unidades Tácticas que componen la Va Brigada Aérea.

Las actividades de aniversario también contemplaron el desarrollo de una competencia de patrullas, instancia en la que participaron delegaciones de las Unidades Internas de la Vª Brigada Aérea y una misa de campaña efectuada en el Grupo de Aviación N° 8, ocasión en la que se nombró a los mártires que fueron parte de esta Unidad.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile fue representado esta vez por uno de sus distinguidos miembros, el señor Julio César Arróspide, quien tras la ceremonia de presentación tuvo la ocasión de visitar el Museo Histórico del Grupo, guiado por el CDG Sr. Eduardo Cuadra W. Luego visitaron las instalaciones de la Comandancia y de Operaciones del Grupo.

Posteriormente nuestro representante participó de un asado de camaradería, durante el cual se hizo entrega de algunas ilustraciones especialmente preparadas con material de vuelo que ha pertenecido al Grupo de Aviación N° 8 durante su gloriosa trayectoria. El CDG Sr. Cuadra agradeció además la colaboración prestada por nuestros socios para completar algunos aspectos de la historia del Grupo, mismos que fueron destacados en su discurso durante la ceremonia. También agradeció las donaciones consistente en una litografía enmarcada con el Avión Mirage Elkan N° 707, en el cual se eyectó en enero de 2003, 6 ilustraciones de los aviones de combate de la Unidad y 2 líneas de tiempo, las cuales serán enmarcadas próximamente por el Suboficial (R) señor Braciliano Méndez.



Una de las ilustraciones que fueron entregadas tras la ceremonia de aniversario y que realizara tan magistralmente nuestro socio don Julio Arrospide.

- **Conferencia “La Escuela de Artes y Oficios y su papel pionero en la industria aeronáutica nacional”**

Atendiendo a una amable invitación formulada por el Departamento de Vinculación con el Medio, para exponer en la mañana del pasado lunes 22 de mayo, el Presidente de esta corporación, don Norberto Traub Gainsborg entregó relevantes antecedentes obtenidos en las investigaciones realizadas para conocer algo más del aporte realizado por los alumnos egresados de la Escuela de Artes y Oficios, entidad educacional antecesora de la actual Universidad de Santiago, en los inicios de la aviación militar nacional y de los comienzos de una industria aeronáutica nacional.

La jornada fue una completa y muy bien documentada exposición, ya que don Norberto Traub ha participado personal y activamente en la investigación de archivos, documentación y cartas recibidas por la Escuela de Artes y Oficios durante algunos períodos relevantes de su existencia, donde algunos de los datos obtenidos aparecen como testigos presenciales e indesmentibles del importante aporte y vínculo pionero que existió entre el otrora plantel técnico-educacional y el desarrollo de nuestra aeronáutica civil y militar.

Terminada la exposición, el público asistente realizó una interesante ronda de consultas al señor Traub, quien tras responder las inquietudes fue aplaudido y felicitado. El Decano de la Facultad de Tecnología, señor Gumercindo Vilca entregó un valioso libro en la que se relatan importantes capítulos de la génesis de la Escuela de Artes y Oficios, como lo es su importante papel en la educación nacional en los siglos 19 y 20, la dimensión socio cultural que este estamento técnico aportó al país y por último su estrecha relación con los progresos de la industria nacional.



**Norberto Traub conversando con el Decano Sr. Gumercindo Vilca sobre algunos de los grandes aportes de la EAO al país**

Numerosos alumnos asistentes acudieron a la cita programada por la Facultad de Tecnología de la Universidad, lo propio hicieron sus autoridades y algunos invitados especiales, entre los que estuvieron la señora María Angélica Fuentealba, Presidente de la Asociación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”; don Carlos Araya, Ex Presidente del Club Universitario de Aviación; Ricardo Copetta Dagnino, Comandante Piloto de LATAM quien es además bisnieto del pionero de la aviación nacional don Félix Copetta Brosio

Por nuestro Instituto concurrieron junto al Presidente señor Norberto Traub Gainsborg, el Director Secretario señor Oscar Avendaño Godoy, el Director Tesorero don Claudio Cáceres Godoy y los socios señores Humberto Limongi y Rafael Shinya Olivares.

La Vicerrectoría de Vinculación con el Medio (ViME), es la encargada de orientar y sistematizar las actividades del amplio espectro de la vinculación con el medio, generadas por las propias unidades que dependen de la ViME, así como de los departamentos, unidades y programas que se articulan en función de implementar la política de Vinculación con el Medio de la Universidad. Todas estas acciones tienen fines y propósitos transversales al conjunto de la Universidad y la sociedad, que responden paralelamente a la historicidad institucional y a las proyecciones de expansión, desarrollo y resonancia del quehacer universitario.



**Señores Gumercindo Vilca Cáceres, Decano de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, Karina Arias Yurisch, Vicerrectora de Vinculación con el Medio de la Universidad y Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.**



Algunos de los asistentes a la charla: Señores Humberto Limongi S., Ricardo Copetta D., Gloria Garrido G. y Oscar Avendaño Godoy

- **Conferencia del Instituto Histórico Carabineros de Chile “Batallones de Policías en la Guerra del Pacífico”**

Accediendo a una gentil invitación formulada por el Instituto Histórico de Carabineros, asistimos a una estupenda conferencia titulada *“Participación de la Guardia Municipal de Santiago y Valparaíso en la Guerra contra Perú y Bolivia”*, la que tuvo lugar el miércoles 24 de mayo a las 12.00 horas. En la muy documentada exposición realizada por el General de Carabineros (R) don Roberto Araya Gonzalez, nos informamos en detalle de cómo se formó el Batallón Bulnes, el cual se destacó participando de varias batallas hasta su triunfal entrada a la virreinal ciudad de Lima en 1881.



El General Roberto Araya González al inicio de su exposición

## II. Obituario

### *"En silencio se alejaron"*

Acostumbrados como nos tiene la vida, a que en esta tierra todo tiene un principio y un fin, no debería extrañarnos que los viejos amigos también a su debido tiempo, vayan haciendo mutis por el foro, como diría un actor de teatro.

Sin embargo, los sólidos lazos forjados en tantas vivencias y sentimientos comunes compartidos, hacen que el espíritu se resista a aceptar la realidad inmanente.

Por estas sencillas líneas queremos expresar nuestros sentimientos de pesar profundo, por la partida de personas a las que nos unía una antigua amistad. Algunos, de cuyo alejamiento, en un mundo de comunicaciones al instante, lamentablemente nos enteramos con cierta tardanza.

*Sergio Barriga Kreft*

### **Sra. Licia Betta de Verdugo**



**Licia Betta de Verdugo (Q.E.P.D.)**

Con su salud quebrantada, el sábado 6 de mayo falleció en Santiago la señora Licia Betta de Verdugo, viuda de quién fuera un distinguido amigo y colaborador de nuestro instituto, el recordado Comandante de Aeronave (R) de Lan Chile Sr. Jorge Verdugo Correa.

Sus funerales se realizaron el lunes 8 del presente en el Cementerio Municipal Cerro Mayaca en Quillota, con posteridad a un responso efectuado el domingo 7 en la parroquia "Santa María de Las Condes" de Santiago.

Oficio religioso al cual se hizo presente nuestro instituto, entregándose las condolencias de la corporación a sus familiares.

Para los antiguos socios el recuerdo de la Señora Licia se retrotrae a la época de los comienzos del instituto, cuando a falta de sede social, nuestro socio fundador don Alfonso Cuadrado Merino, en tardes de domingo abría las puertas de su acogedor hogar de calle Eliecer Parada, donde se llevaban a cabo lo que hoy se denominarían "conversatorios aeronáuticos". Lugar de encuentros de camaradería y amistad, en los que su esposa Raquel y Doña Licia, con sincero cariño y fineza atendían a los contertulios, haciendo de ellos espacios propicios para que afloraran los recuerdos de los años idos.

Años más tardes, ya viuda, mientras su salud se lo permitió, se encargaba de organizar los almuerzos para las asambleas del Círculo de Pilotos en Retiro de Lan Chile, en el cual como es tradicional en memoria de su esposo, el instituto entrega anualmente el "Premio Jorge Verdugo Correa".

Oportunidades todas en que se preocupaba en forma preferente por nuestros representantes. Con su partida, ha dejado un vacío en el ámbito de la antigua aviación comercial chilena el que no será fácil de llenar, pero su recuerdo permanecerá en los corazones de quienes la conocieron y supieron aquilatar sus bondades.

### **Coronel FAP Sr. Luis Fernando Ramírez Alfaro**



**Luis Fernando Ramírez Alfaro (Q.E.P.D.)**

Lo conocimos en 2002 durante el Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial, que nuestros camaradas del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú aquel año organizaran en Lima.

Ocasión en que nos llamó la atención su labor incansable, presto a solucionar cualquier problema y a atender a los delegados participantes, siempre con una sonrisa en los labios.

Nunca ocupó un lugar de privilegio, más bien reservaba para si un lugar secundario, como queriendo alejarse de toda merecida figuración.

Desde entonces nació con nuestro instituto una sólida amistad a la que solo la muerte pudo poner fin. Hombre de fina ironía, sus escritos en "Narraciones de Aviadores" se leían con deleite, en especial sus "Sátiras Amargas".

Como se reía cuando tantas veces, en son de broma, le consultábamos si aquellas no las había escrito para la aviación chilena.

Versos en que se podía constatar, lo que tantas veces se ha dicho, que los aviadores, sin distinciones constituyen una hermandad universal, unidos por iguales sentimientos.

Aunque sabíamos que últimamente su salud se había deteriorado un tanto, no dejó de sorprendernos la noticia recibida desde Lima avisando que el 6 de mayo había emprendido el vuelo eterno.

Vayan para su familia y los camaradas del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, nuestras sentidas condolencias en esta hora de dolor que los aflige y que a él, nuestras oraciones lo acompañen en su tránsito al más allá impulsado por aquellos versos que señalan;

*"Arriba, siempre arriba, las alas vencedoras despleguemos triunfantes, en busca del ideal"*

## **Tte. General (Av.) (R) Sr. Carlos P. Pache Gelabert**



**Carlos P. Pache Gelabert (Q.E.P.D.)**

"Velad porque no sabéis ni el día ni la hora", señala aquella sentencia bíblica que se nos ha venido en mente cuando nos enteramos de la repentina muerte del Señor Teniente General (Av) Carlos P. Pache Gelabert, acaecida el 9 de noviembre pasado.

Hombre sencillo y afectuoso, su rostro irradiaba bondad, reflejo de su nobleza de alma.

Su primer contacto con nuestro Instituto lo tuvo en julio de 1996, cuando integrando la delegación de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, con el tema "La Posta Aérea Militar de las Américas", participó en el Congreso Internacional que ese año organizáramos en Santiago, Chile.

Todo un llamado de atención a velar por nuestras tradiciones y a no descuidar una historia común.

En el silencio del recuerdo, aún resuenan en nuestros oídos sus palabras finales al dar término a su emotiva exposición:

***"¿Qué ha sido de la antorcha? ¿Qué ha sido de la bandera? ¿Qué ha sido del museo? ¿Quién canta el himno de Barros Ortiz?"*** Palabras que fueron premiadas con una cerrada ovación.

Amigo bueno y leal, regresó por estos lados con ocasión del Congreso del 2003, haciéndonos obsequio de un cuadro con la foto del capitán Juan Manuel Boiso Lanza, tan caro para los aviadores chilenos, sellando con ello una amistad labrada en tantos años de fraternidad aeronáutica.

La muerte lo sorprendió lejos de su querida tierra, mientras se encontraba de visita en casa de un hijo radicado en Panamá.

Con su partida la aviación uruguaya pierde a un aviador de selección que supo muy bien representar en el ámbito internacional a la patria de Artigas. La FIDEHAE a uno de sus más preclaros exponentes.

Mientras la pena pugna por velar la vista, nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile lo despide con las estrofas que encabezan el himno de la Fuerza Aérea Uruguaya:

**“¡Hurra...! Bravos aviadores  
Incansables luchadores que a las Águilas disputan la grandeza de volar  
Que en desprecio de sus vidas  
Con las alas extendidas se remontan a los cielos  
Sus laureles a buscar”**

## Teniente Coronel (Av.) (R) Sr. Ricardo A. Zecca Bustamante



Ricardo A. Zecca Bustamante (Q.E.P.D.)

Lo conocimos en uno de aquellos por entonces esporádicos viajes que realizaba a Santiago, en razón de su desempeño como Inspector de Seguridad Operacional de la Dirección de Aviación Civil del Uruguay.

Profesional de amplia experiencia en vuelo, tanto como oficial de la Fuerza Aérea Uruguaya como piloto de la aviación comercial de dicha nación, su vida era rica en anécdotas de todo tipo, recogidas en los cielos del mundo que lo vieran recorrer de uno a otro continente.

Vivencias todas que dejara registradas con pluma ágil y sentimental en varios libros de su autoría, siendo el último de ellos, *"Los Aerodinos. Escuela Militar de Aeronáutica 1916-2016. 100 años enseñando a Volar"*. Obra que escribiera junto a otros camaradas del arma aérea del Uruguay.

Hombre de cultura superior, de carácter afable y tranquilo, de mirada franca y sincera, se entregaba sin dobleces a los aviadores amigos con los cuales gustaba de compartir.

Por nuestra patria sentía un profundo aprecio, pues como oficial de la FAU le correspondió cumplir comisión de servicio en el Grupo de Aviación N°10. Unidad donde dejó especiales recuerdos en los viejos *"transportistas"*, quienes hoy en verdad lamentan su partida. Ya retirado, años más tarde realizó en Lan-Chile su entrenamiento como piloto de material Boeing 727, donde se destacó por su profesionalismo y dotes de caballero.

Con nuestro instituto la agradaba compartir, cuando de paso por Santiago intercambiábamos anécdotas, algunas de las cuales, según él mismo contaba, disfrutaba dándolas a conocer en su patria en reuniones de antiguos aviadores en retiro, en las que se charlaba cultivando la amistad.

A petición nuestra en "Horas de Losa", vació varias de sus propias vivencias, señalándonos que nuestra aviación era muy similar a la suya y que lo sucedido en Chile perfectamente podía pasar en el Uruguay.

Sin ser miembro de nuestro Instituto, era como un verdadero embajador que teníamos en Montevideo y si algo necesitábamos o requeríamos ubicar a alguien, bastaba el envío de un correo y pronto teníamos la respuesta.

Por ello no dejó de llamarnos la atención su repentino silencio, el que atribuimos a que tal vez andaba de viaje por el mundo como tantas veces lo hiciera.

Lamentablemente, por su hijo nos enteramos de su triste y dolorosa partida el 16 de julio pasado, tras soportar una dolencia para la cual aún la ciencia médica no encuentra cura.

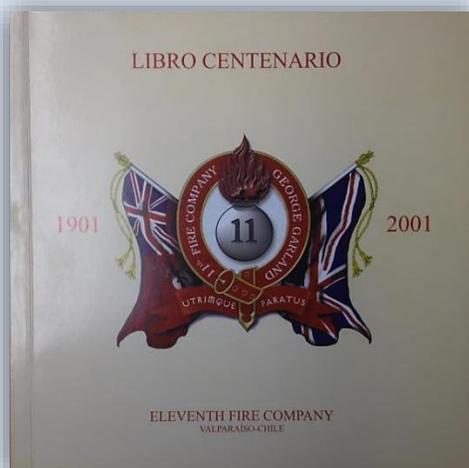
Hernán Díaz Arrieta "*Alone*", el célebre escritor chileno, decía que cuando uno quería reencontrarse con los amigos ya idos, bastaba con abrir un cajón del escritorio y volver a leer sus cartas y vivencias y que como por arte de magia, la fría losa de sus tumbas se abriría y ellos vendrían a nuestro encuentro.

Aunque nos cause pesar, cojamos en nuestras manos algunos de los tomos de "*Horas de Losa*" y recorramos las ajadas páginas en busca de sus recuerdos...

Se ha ido Ricardo Zecca, oteando nuevos horizontes, en busca de otros destinos. Desde aquí te decimos; Adiós camarada, que Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación, te acompañe en tu vuelo final.

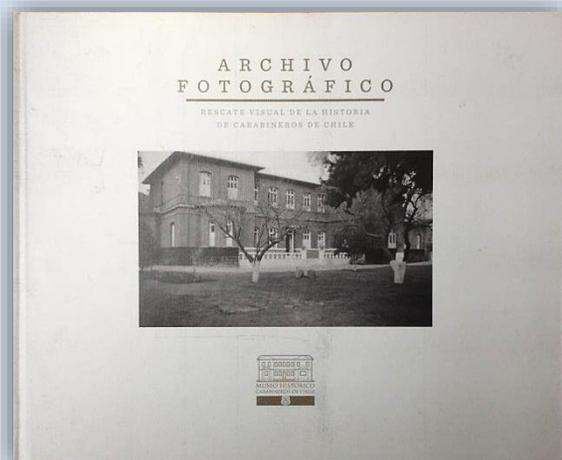
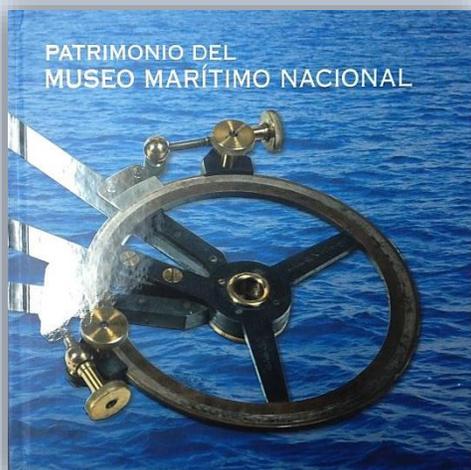


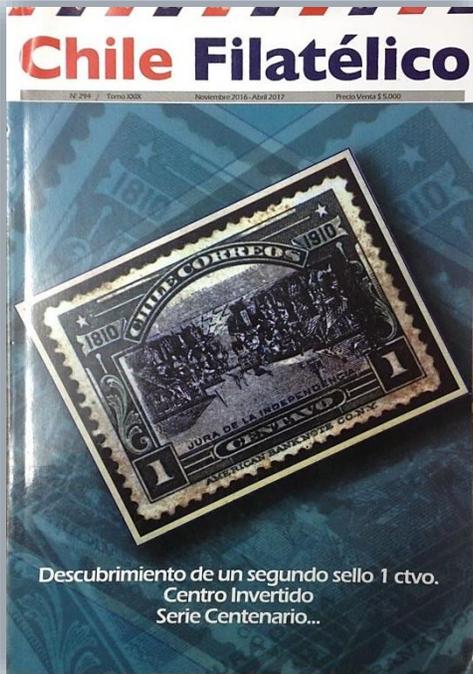
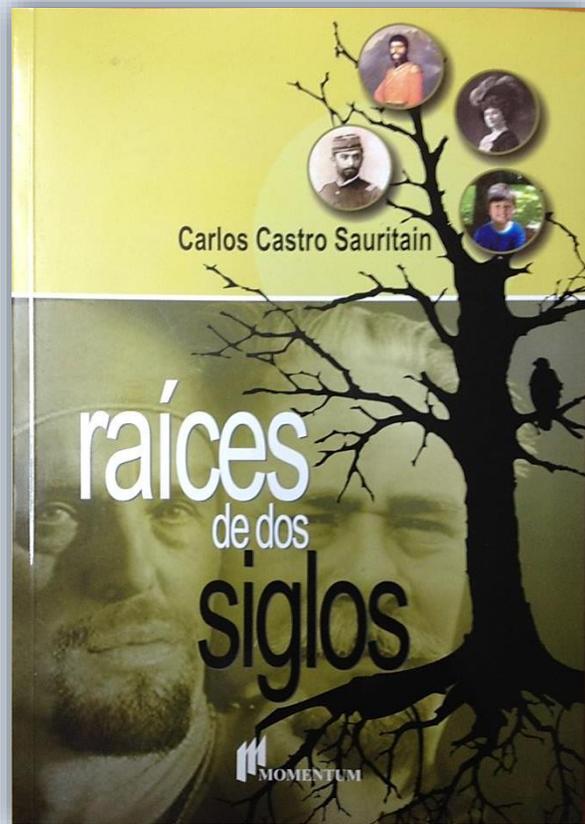
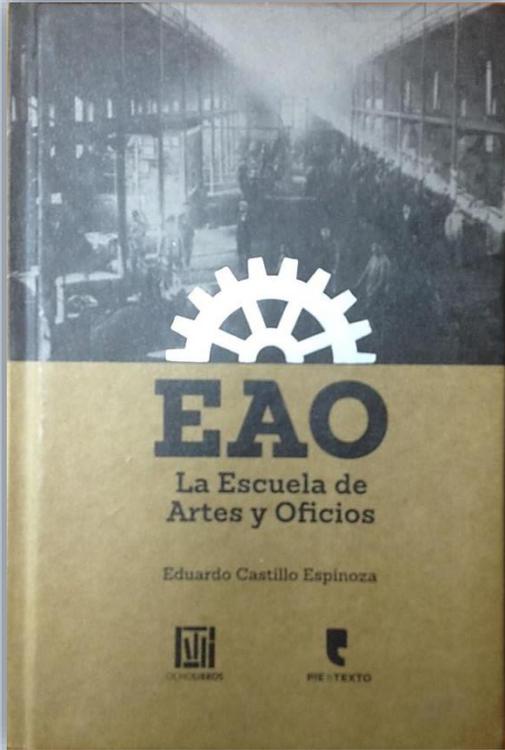
### III. Libros y revistas

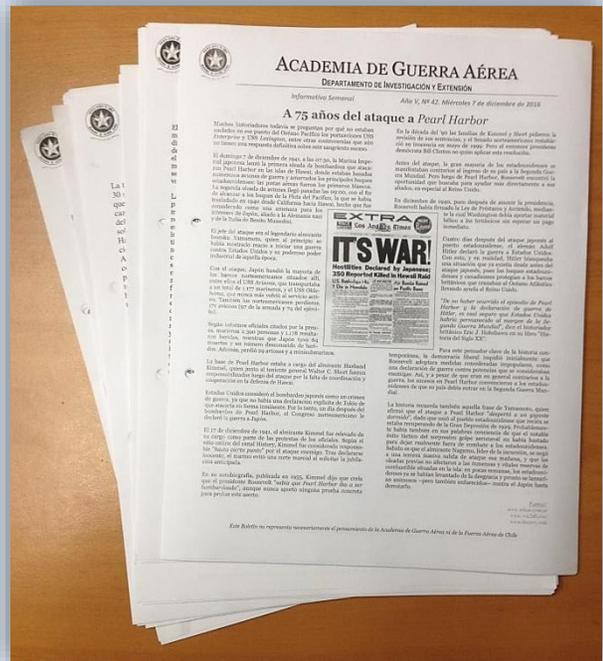


A partir de este mes de junio, se encuentran en nuestra biblioteca, para su consulta, las siguientes publicaciones recibidas y/o donadas.

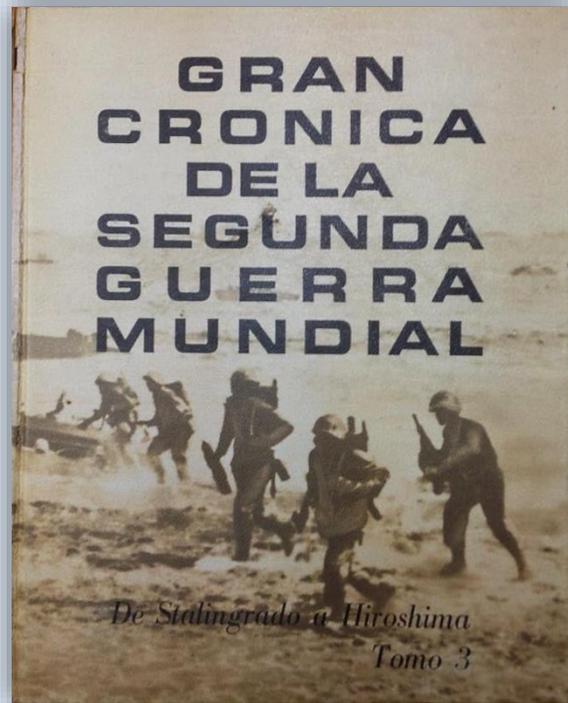
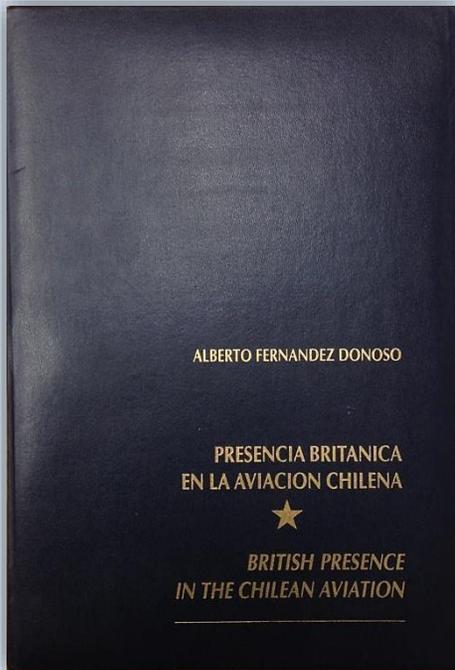
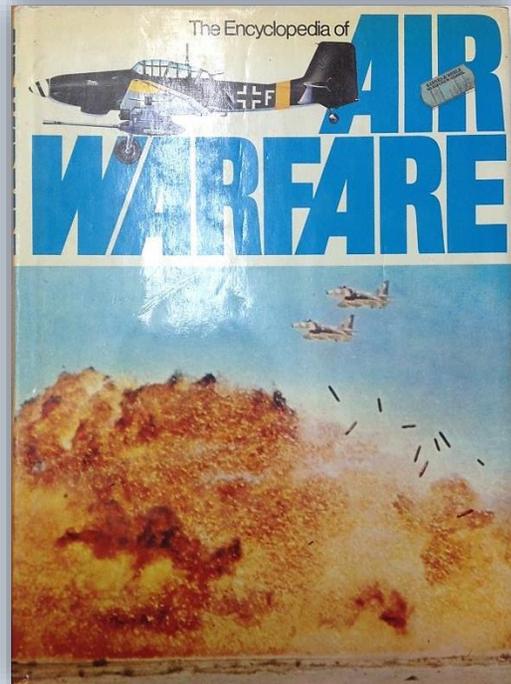
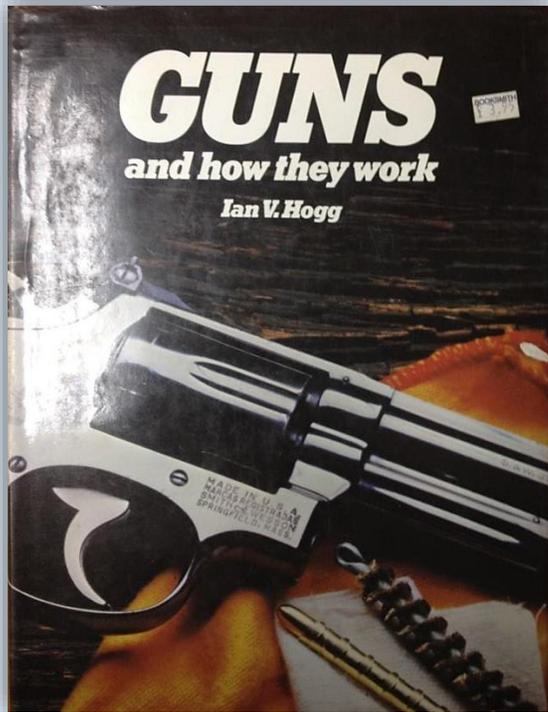
Agradecemos sinceramente a los señores socios don Mario Magliocchetti Oleaga; Norberto Traub Gainsborg; Rino Poletti Barrios; Omar Mellado Gacitúa; Carlos Tromben Corbalán; 11th. Fire Company de Valparaíso; Museo Marítimo Nacional; Museo Histórico Carabineros de Chile; Sociedad Filatélica de Chile y al Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas" por sus valiosas donaciones y consideraciones en el resguardo patrimonial y cultural.

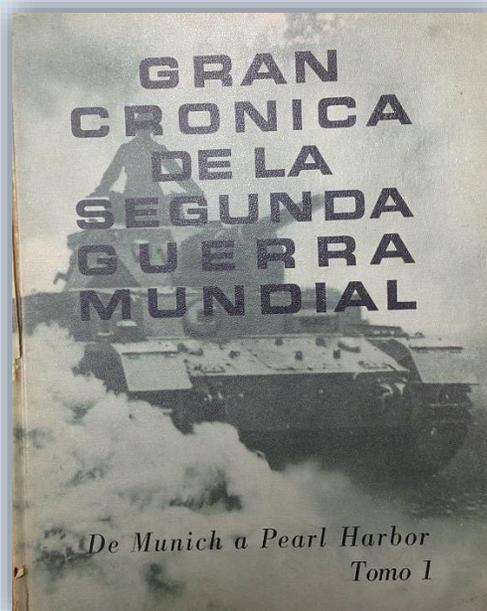
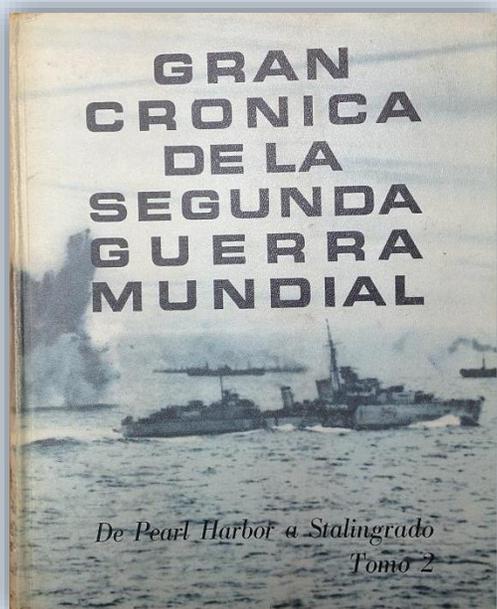






Láminas con perfiles de aeronaves usadas por la Guardia Costera de los Estados Unidos de Norteamérica





**MUCHAS GRACIAS** a todos quienes nos ayudan a formar una mejor Biblioteca cada día!



**Descargar  
LIBRO en PDF**

*Homenaje al septuagésimo quinto  
aniversario del ingreso del primer curso  
de cadetes de la Escuela de Aviación  
"Capitán Manuel Ávalos Prado"*



En reconocimiento a nuestro apreciado socio don Jorge Pérez Sazié,  
cadete integrante de dicho curso, dedicamos la descarga de este libro

#### IV. Alianzas culturales y otros relacionados

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.

- **Visita de historiador inglés**

Durante algunos días, con motivo del trabajo histórico que sobre el Registro Nacional de Aeronaves de Chile está realizando, una vez más visitó nuestro país el historiador inglés señor Tony Beales.

Oportunidad en que alternó con varios de nuestros socios, a quienes dio a conocer el libro que sobre igual tema efectuara sobre el registro del Perú y que en 2016 fuera editado por Air-Britain Publication.

Finalizado su cometido, el distinguido visitante prosiguió viaje a Lima, prometiendo retornar a Santiago en febrero del próximo año.



Los señores Sergio Barriga, socio fundador del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Tony Beales y Michel Anciaux Ponet.





Entrevista el 12 de mayo pasado al Dr. Walter Barrera, Abogado, docente universitario y distinguido Miembro Correspondiente de nuestra corporación en el Ecuador.  
(Para ver y escuchar, hacer click sobre la imagen)

Congreso internacional

## Expertos expondrán sobre la historia de la aeronáutica

Artículo

Wanda Méndez  
Santo Domingo

Especialistas de la aeronáutica civil y militar de Iberoamérica, Estados Unidos y Europa se reunirán en el país para exponer sus conocimientos e investigaciones sobre el tema, durante el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio.

El evento es organizado por la Federación Internacional de Entidades Histórico Aeronáuticas y del Espacio (FIDEHAE), cuyo presidente pro t mpore es el historiador dominicano Carlos Ortega Verg s, quien, además, es el presidente del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica.

El congreso será realizado del 12 al 17 de noviembre de 2018.



Internacional. Carlos Ortega Verg s dio los detalles del congreso.

Entrevista el 12 de mayo pasado al My. FAD Sr. Carlos Ortega Verg s, Licenciado en Relaciones Internacionales, Investigador, Escritor, Diplomado Superior en Seguridad Aeroportuaria y distinguido Miembro Correspondiente de nuestra corporación en la República Dominicana.  
(Para leer entrevista, hacer click sobre la imagen)



**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](mailto:ortegaverger@gmail.com) - [institutoindoha@gmail.com](mailto:institutoindoha@gmail.com)  
o llamar a los teléfonos: 829 820-1324 / 829-285-2018.

# AERO CLUB DEL PERU



*Fundado el 04 de Setiembre de 1915 Reconocida de Utilidad Pública por Ley N° 4042  
"Alas de Tradición Aeronáutica"*

La Molina, 29 de Mayo de 2017

Carta N° 078 - 17/ACP

Señor:

**NORBERTO TRAUB GAINSBORG**

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
Presente.

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., para saludarle cordialmente a nombre del Consejo Directivo del Aero Club del Perú que presido y expresarle nuestro agradecimiento por el ejemplar del Boletín Informativo N° 4/2017, el que servirá para enriquecer nuestra Biblioteca.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Mayor General FAP  
**FERNANDO LÉVANO CASTILLO**  
Presidente del Aero Club del Perú

## Efemérides del mes de junio.

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

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

**2/06/1927:** Son aprobados por Decreto N° 17.819 del Brasil, el "Estatuto de Aviación Militar" y el "Reglamento de Dirección de la Aviación Militar".



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

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



Rodolfo Marsh Martin

**3/06/1937:** Fallece el joven Teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 "Chiloé".

Junto a Marsh fallecieron el Teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña y el Cabo 1º Fernando Hermosilla.

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

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

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

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

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

**5/06/1924:** Fallece el General don Arístides Pinto Concha, quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer Director de la Escuela de Aeronáutica de Chile.

Nacido en Talca el 07 de febrero de 1859. Se incorporó al Ejército como Subteniente del Batallón Movilizado "Carampangue" con motivo de la Guerra del Pacífico, en 1879.

Al término de la guerra, ya con el grado de Capitán se retiró de las filas para ejercer su profesión de abogado, que detentaba desde 1882.

Durante la Guerra Civil de 1891, se incorporó al Ejército Congressista, con el grado de Sargento Mayor, siendo agregado a la Plana Mayor. Sus conocimientos de leyes le permitieron desempeñarse como Profesor de Ordenanza Militar en la Escuela Militar y de Derecho Internacional en la Academia de Guerra.



En 1895 fue nombrado Agregado Militar de Chile en Alemania e Italia. Al ascender a Coronel, es nombrado ayudante del General Emilio Körner en Europa. Al mismo tiempo se desempeña como secretario de la Comisión Militar de Chile en ese Continente.

De vuelta al país, en 1906, es asignado al Estado Mayor General. En 1910 ascendió a General de Brigada y desempeñó desde octubre de ese año, el cargo de Ministro de Guerra del Presidente Ramón Barros Luco, siendo en ese instante cuando prestó su eficaz colaboración al desarrollo de la aviación en Chile.

En enero de 1913, fue ascendido a General de División y asumió la Jefatura del Estado Mayor General, cargo que ocupó hasta 1918. El General Pinto Concha fue un hombre de gran actividad y carácter, siendo considerado uno de los precursores de la Aviación Militar en Chile. El 13 de febrero de 1922, por razón de edad, se le concede el retiro del Ejército.

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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



**12/06/1932:** La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizó la proeza de cruzar la cordillera de los Andes.

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

**14/06/1941:** Creación del Club Aéreo de Antofagasta. Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile.

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

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

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

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



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

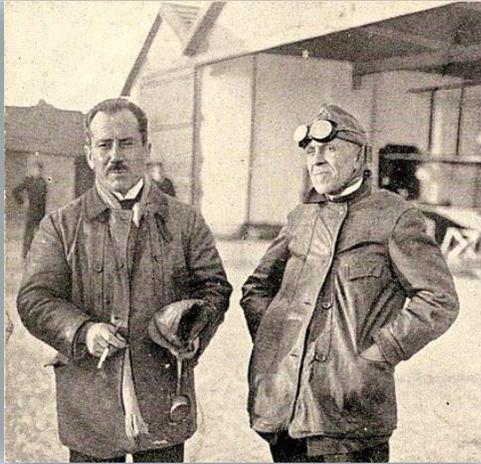
Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.



**16/06/1948:** Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de *“fomentar dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y un servicio aéreo-policia.”* Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes Besoáin como Presidente y Julio Gallardo, como Vicepresidente.

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

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



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

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

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

**18/06/1919:** Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado “Bolívar”, fue además el primer avión ensamblado en este país.

El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

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

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



**19/06/2006:** La aviadora chilena, señora Margot Duhalde recibe del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor. Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial.



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

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

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

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

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

**23/06/1986:** Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yañez. Desde 1970 la Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

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

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: *“Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris*

*que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre”.*

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

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

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

**26/06/1921:** Cuatro aviones chilenos evolucionan sobre el monumento al prócer argentino, General Bartolomé Mitre inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio.

**26/06/1929:** A través del Decreto Supremo Nº 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Junto a esto el DS Nº 2028 reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares. Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.

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

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



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

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

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

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



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

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

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



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

**28/06/1958:** Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**. Esta entidad, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

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



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



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

**30/06/1943:** La Fuerza Aérea de Chile crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial N° 14, con la responsabilidad de *"regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral..."*



**Bote volador Consolidated PBY-5 "Catalina" empleado para la creación del Comando Costanero**

## V. Galería de hombres y hechos destacados

### UN PUENTE PARA LA VIDA, EL DESARROLLO Y EL PROGRESO

A las 06:04 horas del sábado 21 de mayo de 1960, la población de Santiago despertó sobresaltada por un prolongado movimiento sísmico de regular intensidad, sin que los primeros informes, vagos y contradictorios, pudiesen entregar una idea aproximada de la magnitud del desastre que a esas horas afectaba a la región del Bío Bío.

Continúa en la Pág. 33, Col. 1 y 2.

## Graves Consecuencias del Terremoto en la Zona Sur

Más de un centenar de muertos, numerosos heridos y considerables daños materiales en Nuble, Concepción y Arauco.

Un movimiento sísmico que tuvo gran intensidad en Santiago y caracteres de terremoto en las provincias de Nuble, Concepción y Arauco —con proyecciones menos graves en otros puntos del centro y sur del país— afectó en la madrugada de ayer a una parte importante del territorio nacional, causando considerables daños materiales y un total aproximado de 120 muertos y más de trescientos heridos.

El fenómeno terrestre fue registrado por el Instituto Sismológico de la Universidad de Chile a las 6 horas cuatro minutos y 08 segundos (10.04.08, hora de Greenwich). La magnitud del temblor fue estimada en 7,5 de la Escala de Richter.

Hubo alarma en la población metropolitana, sin que se registraran perjuicios materiales, en tanto que se observó extraordinario pánico en Nuble, Concepción y Arauco, zona que había sido virtualmente devastada en 1939 por un terremoto de casi igual violencia.

Alrededor de las 10 horas el Gobierno tuvo conocimiento que Concepción había sido la provincia más afectada, habiéndose anotado allí más de setenta muertos y numerosos heridos; desplomes de murallas, derrumbes de viviendas antiguas e interrupción del puente sobre el río Bio-Bio y de la carretera de acceso a Talcahuano y Huachipato.

Más tarde, cuando fue posible restablecer parcialmente las comunicaciones telefónicas y telegráficas, se tuvo una visión general de lo acontecido. Se supo, en efecto, cuál había sido el epicentro del sismo —que se prolongó casi por tres minutos— y que la vía férrea al sur se hallaba inhabilitada en varios sectores.

Ante la emergencia, el Ejecutivo impartió instrucciones a las autoridades provinciales, con objeto de que procedieran rápidamente a auxiliar a los heridos, a remover escombros para recuperar los restos de quienes perecieron en la zona, y a atender al restablecimiento de las vías de comunicación y transporte.

Por otra parte, la FACH y la LAN despacharon al sur aviones con elementos sanitarios, a fin de acudir en ayuda de los damnificados.

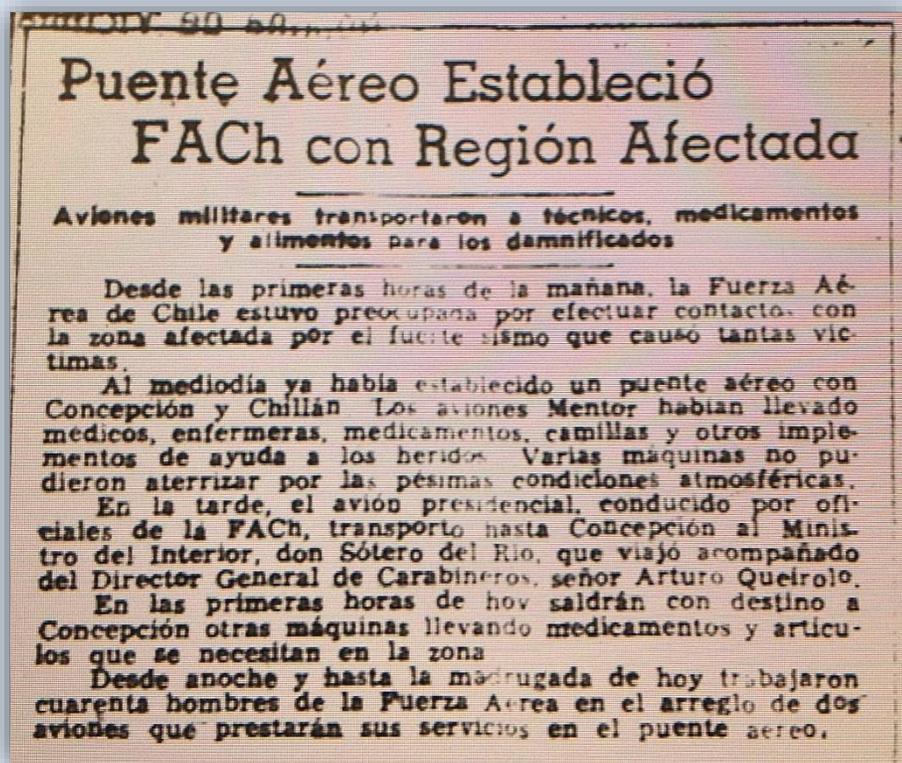
El Ministro del Interior, a su vez, viajó por vía aérea para imponerse en el terreno de las consecuencias del fuerte fenómeno sísmico, regresando anoche cerca de las 21 horas.

A medianoche se tenía el siguiente cuadro oficial de la situación en el sur:

CONCEPCION: 74 muertos, 30 heridos graves y numerosos heridos leves; CORONEL: 20 muertos y varios heridos; LOTA: 17 muertos y numerosos heridos; TALCAHUANO: 5 muertos; CHIGUAYANTE: 6 muertos; TOME: 2 muertos; CHILLAN: 5 muertos.

(Amplias informaciones en las páginas 37, 38 y 39 de esta edición).

El Mercurio de Santiago, Domingo 22 de mayo de 1960



Una hora más tarde, un caza bombardero Lockheed F80C del Grupo 7 despegaba de Los Cerrillos para sumarse a la búsqueda del Curtiss C-46 LV-GGS1, de la aerolínea argentina Transamerican Air Transport, extraviado el pasado martes 17 mientras cruzaba la cordillera en medio de un furioso temporal. Breves minutos antes del despegue, el piloto del F-80 había recibido la instrucción de extender su patrullaje hasta Concepción y Chillán, desde donde estaban llegando unos confusos mensajes de urgencia emitidos por algunos radioaficionados.

Al cabo de una tensa espera, el patrullaje comenzó a develar la verdad de lo ocurrido. Desde el aire se había podido apreciar que los habitantes de Concepción y poblaciones cercanas, se encontraban en las calles en medio de las ruinas de lo que hasta ese momento habían sido sus hogares y de una apreciable cantidad de incendios descontrolados, síntomas inequívocos que un fuerte terremoto había asolado la ciudad.

Ante la gravedad de lo reportado, la FACH reaccionó disponiendo que se realizaran nuevos vuelos de reconocimiento con aviones Beechcraft T-34 Mentor de la Escuela de Aviación, que podían aterrizar sin mayor dificultad en los aeródromos sureños, al tiempo que alistaba al DC-3 presidencial y demás aparatos de transporte del Grupo 10, para llevar en las primeras horas de la tarde al ministro del Interior y los primeros elementos de auxilio a la provincia amagada.

A esa hora, el trágico balance arrojaba un centenar de fallecidos y un número indeterminado de heridos. Un alto porcentaje de las viviendas destruidas o inhabitables y los servicios básicos de agua potable y energía eléctrica interrumpidos. Pese a ello, la población se mantenía en calma, no obstante haber sufrido tres movimientos sísmicos superiores a los 7 grados de magnitud y 9 de intensidad.

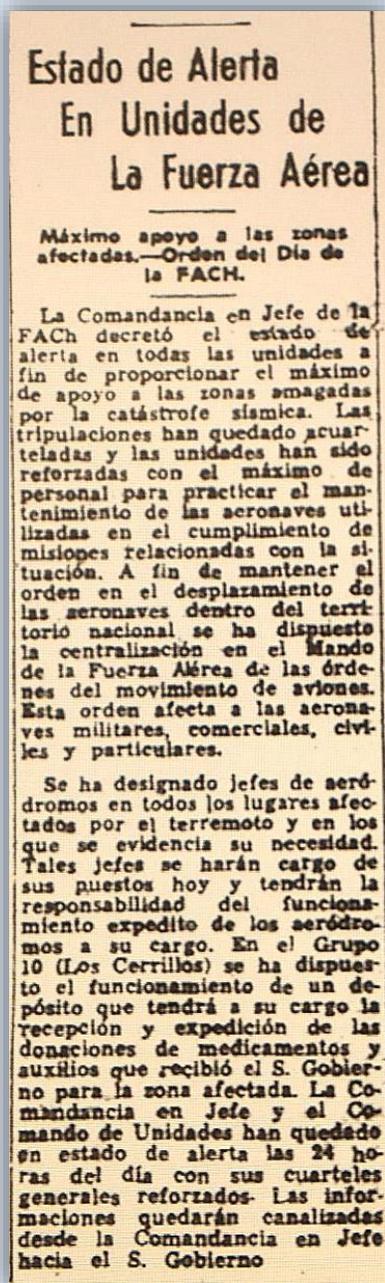
Con todo, lo peor estaba aún por suceder.

Al día siguiente, el domingo 22 de mayo transcurría al ritmo del caudal noticioso proveniente de la zona afectada por los sismos de la víspera. A lo largo de todo el país, la población leía los diarios o

---

<sup>1</sup> Sus restos recién serían encontrados en noviembre de 1961 a 4.500 mts. de altura, en los faldeos de El Sosneado. Baldini, Atilio.





Un nuevo terremoto con epicentro cercano a Valdivia había alcanzado los 9,5 grados de magnitud y 11 de intensidad, seguido segundos después, por otro más pavoroso aún, centrado en Chiloé, con la mayor intensidad de la historia sísmica mundial desde que aparecieron los instrumentos objetivos para su medición, y como si esto no bastara, a las 15:45 un tsunami se abalanzó contra la costa, arrasando con lo poco que había quedado en pie, haciendo sentir su poderosa fuerza en todo el océano Pacífico.

En realidad, fue un cataclismo de proporciones gigantescas que produjo el hundimiento del litoral entre Puerto Saavedra y Chiloé del orden de los dos metros y un levantamiento similar de las islas Huafo y Mocha y las penínsulas de Arauco y Taitao.

Setenta y tres ciudades entre Talca y Puerto Aysén sufrieron daños de distinta consideración. Un informe posterior señalaría que los terremotos abarcaron 140.433 km<sup>2</sup>, con una población de 2.386.000 habitantes, equivalente al 31% del total nacional.

Los ingresos generados por la zona, correspondían al 24% del producto nacional, afectando al 28% del capital total del país, incluyendo la pérdida de la infraestructura caminera, ferroviaria y portuaria, salvándose providencialmente los escasos aeródromos existentes.

En cuestión de minutos el país comenzó a vivir una situación extremadamente crítica.

La carretera longitudinal sur estaba cortada en varios puntos a partir de Talca. El ferrocarril, a partir de Longaví en 27 puntos. Los puertos habían sido triturados por la fuerza del mar, en tanto que la red de aeródromos era absolutamente precaria y primitiva.

Una vez superada la confusión inicial en la base aérea portomontina de La Chamiza, el comandante Lautaro Farías, jefe del Grupo N°5, le ordenó al subteniente Joaquín Urzúa Ricke que alistara un DHC-3 Otter para llevar al general Alfredo Lavín a La Paloma, el aeródromo del club aéreo, ya que la unidad había quedado aislada de la ciudad al caerse el puente sobre el río Chamiza y que después hiciera un vuelo de reconocimiento sobre la ciudad. Lo que el subteniente pudo apreciar fue apocalíptico.

El 90% del plano de la ciudad estaba en ruinas apreciándose que no menos de 17 incendios consumían lo que quedaba y que la población, aturdida y desorientada, comenzaba a reunirse en la Plaza de Armas. Urzúa continuó su vuelo hasta El Tepual donde, luego de cerciorarse que la pista en general estaba en buenas condiciones salvo en los primeros cuatrocientos metros del cabezal norte,

que presentaban algunas grietas en el eje de la pista. Una vez aterrizado, transmitió su informe por la radio del avión al Grupo N°5 y regresó a La Chamiza.

Ante la gravedad de la situación y la imperiosa necesidad de poner en servicio el nuevo aeropuerto, el comandante Farías dispuso que el capitán Carlos París, llegado a la zona en uno de los T-34 Mentor de la Escuela de Aviación, se instalara con su avión a un costado de la pista y permaneciera allí como improvisada torre de control para atender a los aviones que seguramente comenzarían a llegar, antes que lo pudiese hacer el personal desde Chamiza.



**El DHC-3 Otter 932 del Grupo 5 en Ancud.**

Mientras tanto en la ciudad, el jefe de la radioestación de LAN, Luis Mendoza, consiguió poner en funcionamiento sus equipos transmisores y mandar el primer llamado de auxilio que fue captado por la tripulación de un DC-6B de la empresa, que a esa hora cruzaba la cordillera en aproximación a Los Cerrillos.

Apenas conocida la gravedad de lo ocurrido y ante la posibilidad de utilizar la nueva pista portomontina con aviones más grandes y pesados, la aerolínea dispuso que uno de sus cuádrimotores fuese preparado para su despacho en las primeras horas del día siguiente, con un cargamento de medicamentos, víveres y frazadas, pese a que el pronóstico meteorológico mostraba que un nuevo frente de mal tiempo debería afectar la ruta y el área de Puerto Montt.

En otras circunstancias, aquel vuelo habría sido postergado a la espera de mejores condiciones meteorológicas, pero la tripulación encabezada por el jefe de operaciones de la aerolínea, Jorge Jarpa, abordó resueltamente el avión y logró, al cabo de cinco intentos, *“aterrizar en El Tepual, no obstante no existir en él, ningún implemento de protección del vuelo. Al segundo día de iniciada esta operación de emergencia, ya funcionaba un localizador de pista que llevó en su vuelo y atendía una torre de control de emergencia”*.<sup>2</sup>

Con el histórico y dramático aterrizaje del DC-6B de LAN en El Tepual, la aviación comercial chilena<sup>3</sup> quedó incorporada al puente aéreo que sostenía la FACH con sus escasos medios<sup>4</sup> a Concepción, pudiendo a partir de ese momento, extenderlo a Temuco, Valdivia, Osorno y Puerto Montt e incrementar considerablemente sus capacidades de transporte de carga y pasajeros.

Si para el día lunes se pensaba que esta era la mayor operación aérea jamás emprendida por la aviación en el país, al finalizar la semana el puente aéreo había adquirido una dimensión internacional impensada hasta entonces, por la cantidad y el tamaño de los aviones y enviados por los países participantes.

A la treintena de aviones nacionales, sin considerar los aportados por los clubes aéreos y los aviones de enlace de la FACH, se sumaron 112 transportes aéreos de diferente tipo, provenientes de los países americanos<sup>5</sup> con los que el puente aéreo pasó a ser el mayor realizado en tiempos de paz, motivado sólo por la solidaridad espontánea de los países amigos de Chile. Casi todas las aerolíneas extranjeras que llegaban a Santiago, disponían de flete gratuito para traer ayuda. Incluso otras que no operaban a Chile, como las norteamericanas Pan American Airways, National Airlines, Eastern Airlines y la Northeastern Airlines llevaban carga de diferentes partes de los EE.UU. a Miami, desde donde Panagra la transportaba hasta Santiago. Por su parte, la ayuda británica fue concentrada en Buenos Aires y transportada desde allí por un Bristol Britania de la RAF especialmente enviado para ello.

---

<sup>2</sup> “1ª Exposición del ministro del Interior Sótero del Río G. ante la Cámara de Diputados. 1º de junio de 1960.

<sup>3</sup> LAN dispuso de 5 DC-3; 1 Martin 202 y 1 DC-6B  
LASA (Línea Aérea Sudamericana) 2 C-46  
TAS (Transportes Aéreos Squella) 1 C-46  
ASPAR (Aeroservicios Parragué) 1 PBY 5  
Federico Fuehrer 1 Grumman Goose.

<sup>4</sup> La flota de la FACH consistía en: 7 C-47; 3 C-45; 1 AT-11; 2 DH-2; 1 DHC-3; 2 PBY-5; 2 HU -16. En total 18 aeronaves con una capacidad total de 65.400 libras de carga o 287 pasajeros.

<sup>5</sup> Los países participantes fueron: Canadá, EE.UU., Cuba, Venezuela, Brasil, Perú, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina. El material de vuelo aportado por ellos fue: 2 C-46; 8 C-47; 10 C-54/DC-4; 14 C-118/DC-6B; 1 C-121/Constellation; 2 C-123 Provider y 75 C-124 Globemaster II, de los que 70 establecieron un puente aéreo entre los EE.UU. y Chile y los otros 5 quedaron afectos al tramo Santiago-Puerto Montt.

Como es de imaginar, la operación simultánea de todos estos aviones en el espacio aéreo chileno impactó con gran fuerza en todo el sistema aeronáutico nacional, que debió absorberla improvisando soluciones allí donde amenazaba con ser sobrepasado.

*“El gran problema de esta colosal flota aérea es el de su abastecimiento. La estación especial que la ESSO posee en Los Cerrillos, está bombeando 75.000 litros diarios, que es el consumo habitual de la FACH en cinco meses. Ahora se consumen en un día. La ESSO tuvo que movilizar sus carros bencineros y contratar los de COPEC y SHELL para mantener abastecida su bomba, que de todos modos resulta insuficiente”.<sup>6</sup>*

Esto que parecía un problema menor causaba sin embargo, serios problemas a la fluidez del puente aéreo dado que la lentitud del carguío de combustible provocaba descomunales atochamientos en Los Cerrillos, que debía continuar atendiendo al tráfico aéreo regular, pese a tener aviones estacionados en sus plataformas y calles de rodaje, lo que complicaba el desplazamiento de las aeronaves en tierra y el desahogo de la pista de aterrizaje.

Fuera de ello, los aviones debían salir con suficiente combustible para ir y volver, ya que no se contaba con estaciones de carguío en los aeródromos sureños, cuya precariedad sólo admitía aeronaves del tipo DC-37 o menores, salvo El Tepual donde podían operar los Globemaster con el peso restringido. Allí, dada la inexistencia de calles de rodaje y plataformas de estacionamiento, cada avión que aterrizaba debía rodar hasta el final de la pista y dejar espacio para el aterrizaje de un segundo y eventualmente para un tercero, el que a su vez se convertía en el primero en la secuencia de salida, retardando el despegue de los que habían llegado primero.

Para poner las cosas más difíciles aún, la catástrofe ocurrió a la entrada de un invierno particularmente crudo, aumentando las penurias de los 500.000 damnificados quienes debieron sufrir una sucesión de frentes de mal tiempo y abundantes lluvias que inutilizaron los alimentos y el forraje, expuestos a la intemperie por la destrucción de bodegas y almacenes, afectando incluso con inundaciones a las provincias de la zona central que habían escapado de las fuerzas telúricas.

Esta adversidad meteorológica, que fue una constante, obligaba a operar en condiciones de vuelo por instrumentos, lo que hizo todavía más notoria la falta de radioayudas para la ruta y la aproximación y la carencia absoluta de sistemas de iluminación de pista.

De todos los aeródromos involucrados en el puente aéreo, Los Cerrillos era el único dotado con luces de pista y un descenso por instrumentos que requería de al menos 1.600 metros de visibilidad, todo lo cual forzaba a planificar los vuelos para aprovechar al máximo la luz diurna, siempre y cuando la niebla no se hiciera presente en el aeropuerto santiaguino e impidiese los despegues.

Meses más tarde, el propio general Diego Barros, Comandante en Jefe de la FACH, se referiría al tema durante una entrevista de prensa, al preguntársele *“¿qué tropiezos graves halló la FACH? ¿Cuál fue,*

---

<sup>6</sup> Revista Ercilla, mayo de 1960.

<sup>7</sup> Dada la emergencia, en Hualpencillo y Las Marías se efectuaron operaciones aisladas con Martin 202 y en Victoria, hay antecedentes de operaciones con DC-4 y al menos de un Globemaster.

*aunque no fuera por su culpa, su mayor fracaso durante el puente aéreo?...No hubo fracasos. Sí, grandes dificultades por la total falta de aeródromos, carencia de ayudas a la navegación (radio-faros, radares y otros instrumentos electrónicos) y escasez de medios aéreos..."<sup>8</sup>*

Este era entonces el escenario en que debió desarrollarse el puente aéreo de 1960 y, aunque no era el momento de hacer recriminaciones ni análisis acerca del grado de atraso al que había llegado la aviación chilena, sí era el de aprender las lecciones que, como se verá más adelante, habrían de revertir esta penosa situación en los años venideros.

Para la Dirección de Aeronáutica, que había entrado en un nuevo proceso de reorganización institucional pocos días antes de los sismos de mayo, la situación se le presentó extremadamente difícil. A las ya mencionadas carencias técnicas y de infraestructura, debió agregar la exigua cantidad de personal debidamente calificado para atender las necesidades surgidas por el voluminoso incremento de las operaciones aéreas.

Los escasos radiooperadores debían transmitir los mensajes operacionales de plan de vuelo, arribos y despegues y los mensajes meteorológicos, confundidos con una infinidad de interminables mensajes de orden logístico y humanitario, en un ambiente de incertidumbre generado por los continuos temblores que continuaban remeciendo los dañados edificios en que se encontraban.

A modo de ejemplo, en la radioestación de La Chamiza, la cantidad promedio de mensajes acumulados en espera de ser transmitidos llegó a una cifra cercana a los 300 durante los primeros días que siguieron al terremoto, pese a los agotadores turnos que debió realizar el personal de doce horas continuas, durante las 24 horas del día.

Es del caso señalar que al no existir una red de telecomunicaciones aeronáuticas con teletipos, todo debía ser transmitido en el sistema Morse, lo que de por sí era lento. Las dificultades aumentaban al no contarse con suficientes puestos de transmisión debidamente equipados con sus respectivos manipuladores y equipos transmisores o bien, porque en la estación de destino de los mensajes, no había receptores en cantidad suficientes.

Pero donde el peso del puente aéreo recayó con toda su fuerza, fue en el servicio de Tránsito Aéreo, cuyos integrantes en esa fecha no llegaban a la treintena, incluidos los seis alumnos del curso básico de ese año. De este total, 8 se desempeñaban en Cerro Moreno y el resto en Los Cerrillos (dos en cargos de jefatura, seis en la torre de control y seis en el centro de control de Santiago).

A poco andar y ante la llegada de la ayuda internacional, se hizo necesario enviar desde Santiago a dos controladores a Hualpencillo y tres a El Tepual, en atención a que los operadores de esas torres de control no estaban capacitados en los procedimientos de separación aplicables a los vuelos por instrumentos, ni hablaban inglés, por lo que las tripulaciones de los aviones norteamericanos y canadienses habían debido incluir al menos un piloto chileno que oficiara de traductor.

---

<sup>8</sup> Entrevista publicada en la Revista Ercilla, diciembre de 1960.



**El Presidente de la República don Jorge Alessandri a su llegada a Las Marías, en Valdivia.**

De este modo se pudo establecer un precario servicio de control en ruta y en los terminales de Puerto Montt y Concepción, lo que resultó ser fundamental para otorgar un nivel mínimo de seguridad a las operaciones aéreas.

Eclipsada por la magnitud y espectacularidad del puente aéreo, la labor de estos profesionales pasó prácticamente inadvertida para la opinión pública en general, no así para las tripulaciones de los aviones comprometidos ni para algunos expertos extranjeros.

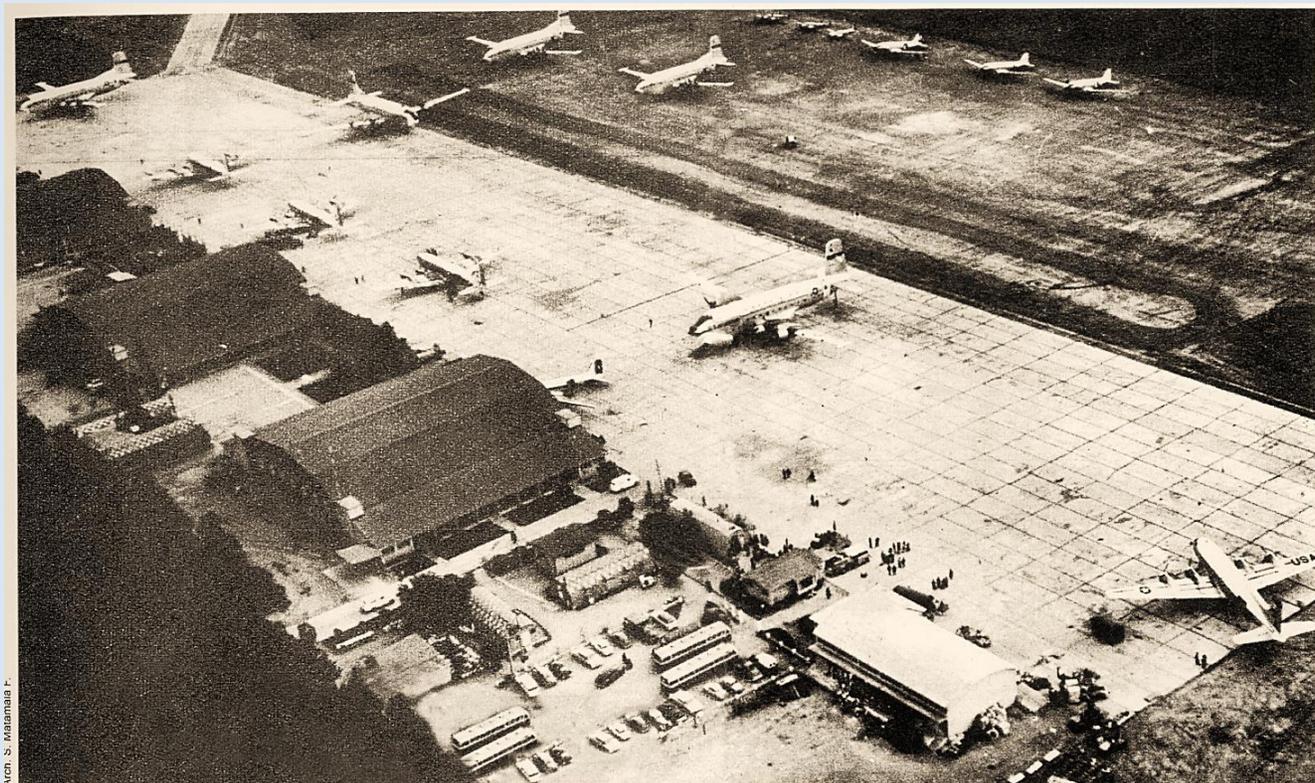
*“La torre de control del aeropuerto de Los Cerrillos trabajó con más de 100 aviones; parecía un enjambre. Un puñado de hombres con jornadas indefinidas atendía las operaciones diarias. Dos hechos de importancia se destacan y sin lugar a dudas constituyen un motivo de orgullo para ellos: el primero, que no se produjo ningún accidente; y segundo, que las autoridades norteamericanas, al comprobar el funcionamiento de este control, hicieron regresar a los Estados Unidos la legión de meteorólogos, controladores de torre y demás personal especializado que traían consigo...”<sup>9</sup>*

Este testimonio, uno de los escasos sobre este tema en particular de personas ajenas a la Dirección de Aeronáutica, se refiere a un grupo de expertos norteamericanos enviados por la FAA, con un radar de campaña que fue instalado en Los Cerrillos pero que al no poder sincronizarlo, fue enviado de vuelta al país del norte en tanto que los controladores encargados de su operación, al no estar familiarizados con el tráfico aéreo del terminal santiaguino ni la geografía circundante, juzgaron prudente retornar antes que cargar con la pesada responsabilidad de participar en una tarea que por lo demás, estaba siendo bien ejecutada por sus colegas chilenos.

Aunque no es del caso explayarse con los nombres de los individuos ni las anécdotas que ocurrieron, sí corresponde señalar que ellos debieron enfrentar la emergencia con decisión y valor, alcanzando en algunas oportunidades a registrar una cifra cercana a las 500 operaciones por día en Los Cerrillos, concentradas en las horas diurnas, sumadas las referidas al puente aéreo y los vuelos regulares, que continuaron llegando y saliendo de aeropuerto santiaguino, sin más restricciones que las demoras derivadas de la gran cantidad de tráfico aéreo. *“Sobre la Torre de Control caía un diluvio de señales y de peticiones, despegues con diferencia de minutos y aterrizajes que había que barajar con maestría. Los sufridos Controladores han resuelto verdaderos puzzles en el aire, sin que ocurriera felizmente ningún percance. Día y noche atados al puesto, como guardafaros en medio de la tempestad.”<sup>10</sup>*

<sup>9</sup> Martínez Ugarte, Rodolfo: “Ángeles del Sur”. Imprenta FACH. Santiago, 1961.

<sup>10</sup> El Mercurio, 7 de junio de 1960.



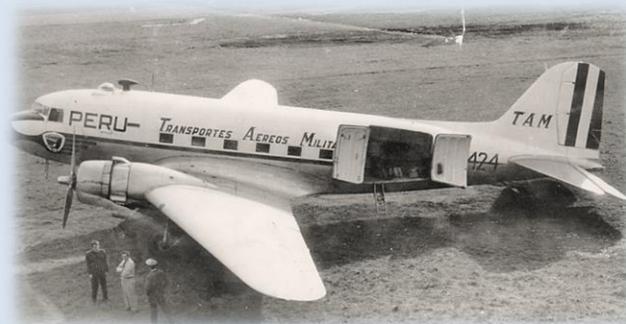
Arch. S. Matamala F.

**Arriba:** Línea de Douglas C-124 Globemaster estacionados en una calle de rodaje de Los Cerrillos **Abajo:** Vista aérea de la plataforma y hangares del Grupo Nº10, en la que se aprecian 5 C-124, 4 C-54 y 2 C-47 de la USAF, 1 C-47 de la Fuerza Aérea Uruguaya y 1 C-47, 1 Twin Bonanza y 2 C-45 de la FACH.

Muchos años después un controlador de aquellos días diría que “normalmente, cuando el ser humano está narrando un suceso, tiende a magnificarlo, pero 24 años después de ese Puente Aéreo creo que ninguno de los que participamos en él lo magnifica, sino que recuerda una pequeña parte de lo que le tocó vivir”, agregando más adelante que “*el Puente Aéreo fue algo que se manejó, y se manejó bien, por la sencilla razón que era una labor que TENIA que realizarse, sin importar cuánto costase, en especial para los que habíamos creado el Centro de Control de Área de Santiago, contra la opinión, de mucho peso, del experto de la Misión de la FAA en Santiago*”, logrando un reconocimiento que los enorgulleció profundamente a su término, consistente en que no hubo quien no estuviese de acuerdo, no tan sólo con la utilidad sino con la necesidad de la existencia del Centro de Control de Santiago y con la de crear en el futuro próximo otros centros de control colindantes, hasta llegar a la estructura que actualmente existe.



**C-47 uruguayo, al mando del comandante Eduardo Franco, que operó en el aeródromo Pudeto de Ancud, Chiloé.**



**C-47 de Transportes Aéreos Militares de Perú en Las Marías, Valdivia.**



Helicóptero Bell H-13 de la Fuerza Aérea de Cuba rescatando un niño al interior de Osorno.



C-124 Globemaster de la USAF en el aeropuerto El Tepual, de Puerto Montt. Al fondo dos aviones DC-3 de LAN- CHILE



Los helicópteros cumplieron una destacada labor en el rescate de damnificados. En la foto, el desembarque de los primeros Bell UH-1B de un C-124 Globemaster en El Tepual, Puerto Montt.

Volviendo a la entrevista concedida por el general Diego Barros Ortiz a la revista *Ercilla* en diciembre de 1960, el periodista Darío Carmona le preguntaba: *“Teniendo en cuenta la configuración de Chile, sus inmensas distancias, su escasez de puertos marítimos y deficientes caminos terrestres ¿le inclinan aún más a estimar que Chile debiera ser un país aéreo?”*.

Por toda respuesta el general señaló: *“que conteste Chile”*.

Por su parte, el presidente Jorge Alessandri Rodríguez agradecería a los aviadores que tomaron parte en el Puente Aéreo con sentidas palabras aún vigentes: *“Resulta difícil a veces destacar en forma cabal el verdadero valor y alcance de ciertos actos, en cuya realización quienes debieron ejecutarlos logran unir, como lo han hecho ustedes, con espíritu de abnegación y heroísmo, la sencillez y modestia más absolutas. Ante actitudes semejantes, que necesariamente son el reflejo de las más altas virtudes humanas, no caben otras expresiones de gratitud que un silencioso y perenne reconocimiento”*.

**Alberto Fernández Donoso**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



## UNA ESCARAPELA CON HISTORIA

Visitando al Ex Cadete de la Fuerza Aérea de Chile, Jorge Roberto Jarry Richardson, Curso 1954-1956 quien recuperándose de un infarto masivo al miocardio, porfiadamente le había hecho el quite a la “parka”, ahora conversábamos acerca de lo único que saben los aviadores...de aviones y su entorno.....que raro, ¿verdad?

Jorge es un ferviente admirador del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, está inscrito en el Boletín que nuestra entidad edita mensualmente, el cual prácticamente devora cuando lo baja a su computador.

*“Oscar, me decía, cuando uno está con el pasaje en la mano, listo pa’ cruzar la negra frontera y luego de haber estado enchufado a cuanto aparato te puedes imaginar, con manojos de alambres, monitores, tubos, mascarillas, electrodos y mangueras metidas hasta por el.....ojo..., al cabo de un mes te dicen que el vuelo se canceló y te devuelven a casa más tembleque que un pollo mojado, empiezas a repasar lo que fue tu existencia y , entre otras cosas, piensas que van a hacer tus deudos con todo las cosas materiales que has acumulado durante tu paso por el planeta, libros, premios, ropa, medallas, fotos, recuerdos que solo a ti te interesaron y que por mucho empeño que le hagas.....no te las vas a poder llevar en el cajón.*

*Pensando en ello y en tu Instituto quiero hacerte entrega de una escarapela o parche que para mí, en aquella época, adolescente de 12 o 13 años, significó y aún significa un hito muy importante. Fue una etapa muy especial pues se relaciona con la II Guerra Mundial, triste evento que seguí fielmente en un mapa, regalo de mi viejo, donde con alfileres de colores iba marcando los avances y retrocesos de las unidades en combate.*

*Cuando el conflicto mundial estaba recién finalizado se hizo imperativo trasladar soldados, aviones y equipo desde el Pacífico Sur de regreso a USA. Dada la autonomía de los “bichos”, el trayecto más lógico era hacer escala en Santiago de Chile, esperar aquí los aviones de relevo que a su vez venían desde USA para llevar al contingente a Panamá y finalmente a la tierra de los gringos.*

*Se presentaba un pequeño problema: Era tal la cantidad de personal a movilizar que la Embajada de Estados Unidos en Chile contactó a norteamericanos residentes y a simpatizantes de los mismos para ver la posibilidad de alojar a parte de estos ex combatientes en sus respectivos domicilios mientras los aviones de relevo llegaban a Cerrillos para luego cumplir su cometido.*

*Mis padres, descendientes de franceses e ingleses ofrecieron su hogar, lo mismo que mis tías gringas que tenían casas grandes y podían alojar un buen número de oficiales, sub oficiales y soldados. Ya te imaginarás lo que significó para mí, con mis 12 o 13 años auestas, compartir durante varios meses con gente que venía de haber participado directamente en el conflicto.*

*Algunos, marcados por la experiencia vivida nunca quisieron referirse al tema y los comprendía; otros solo animados por unas copas de nuestros exquisitos mostos comentaban hechos aislados pero que me resultaban excitantes; otros, los más estables y serenos, no sé, me emocionaban con los relatos de sus experiencias en combate.*

*De todos, con quién me sentí más cercano fue con el entonces Capitán de la US Army Air Force, José Víctor Rodríguez, un norteamericano, de origen “tejano mejicano” que durante la guerra y en diversas misiones, voló B-25, B 17 y B 29, los últimos sobre Japón. Su escuadrón de Bombardeo era comandado por el General, entonces Coronel, Curtis Le May. José Víctor era el piloto más antiguo de su unidad.*

*Terminada la guerra, al Capitán Rodríguez lo comisionaron para cumplir la humanitaria tarea de llevar personal de regreso a su país de origen. Para ello contaba con un Escuadrón de B-17 sin artillar, transformándolos así en aviones para transporte de personal como asimismo una cantidad considerable de DC-4 y C-45. Su base estaba ubicada en Panamá y pertenecía al Comando Aéreo del Caribe.*

*Al despedirnos, Víctor Rodríguez me hizo entrega de su parche o escarapela, última insignia que lució en sus misiones, la misma que ahora estoy depositando en tus manos con la certeza que quedará para siempre entre los testimonios que aquilata el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile”.*

**Oscar Avendaño Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



**Escarapela del Comando Aéreo del Caribe usado por don José Víctor Rodríguez**



**Nota del Editor:** El siguiente artículo ha sido reproducido del ya desaparecido Semanario nacional "La Palabra" N°10, Año I del 23 de mayo de 1944, para dar una visión temprana de la vida y regímenes que imperaban en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" y que en este Boletín de mayo de 2017, reproducimos como homenaje del septuagésimo quinto aniversario del ingreso del primer curso de cadetes a ese plantel.

## EN LA BASE AÉREA DEL BOSQUE, EL DESARROLLO Y EL PROGRESO

Hemos visitado la Base Aérea del Bosque para captar y llevar a nuestros lectores una visión interna y objetiva de este Establecimiento Militar, donde se forman nuestros pilotos de guerra.

### CAMBIO DE GUARDIA

Llegamos en un instante muy especial; la hora del cambio de guardia. Las 11.30 A.M. Se presenta un pelotón de soldados uniformados con sus característicos paños gris acero, se cuadrán, presentan armas, y un oficial de esbelta figura y arrogante porte, con su espadín en posición de mando, hace las preguntas de rigor y recibe las órdenes reglamentarias del oficial que entrega Taconeos, golpes de armas, un saludo militar a la altura de la gorra entre los tenientes, y queda en su puesto la nueva guardia que debe permanecer allí 24 horas. Su misión es vigilar por el cumplimiento del Reglamento Interno, hacer observar la disciplina, atender las visitas y estar atento a cualquier novedad que se presente.



Guardia de Cadetes montada en su entrada principal.



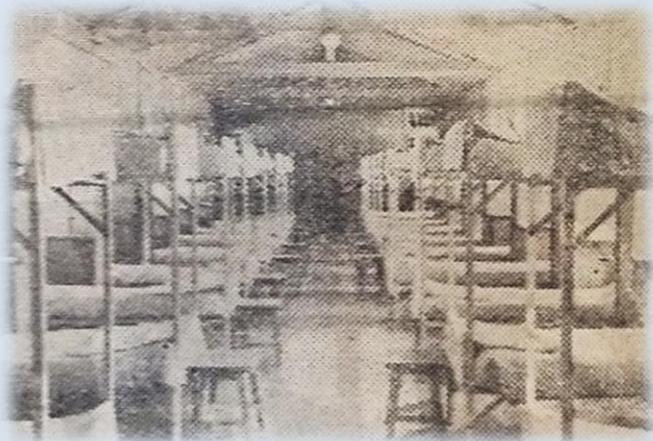
Detalle de la placa a la entrada de la Escuela de Aviación.

Luego de presenciar esta ceremonia, comenzamos nuestra visita acompañado de un amable oficial, que se presta a servirnos de cicerone. Por el camino nos va informando. Nos hace saber que la Escuela fue creada por decreto supremo que lleva las firmas del Presidente de la República, don Ramón Barros Luco, y de su Ministro de la Guerra, don Jorge Matte Gormaz, el 11 de febrero de 1913. La Escuela sólo recibe a jóvenes en pleno desarrollo de sus facultades físicas e intelectuales, ya graduados en estudios superiores de educación secundaria. Los selecciona mediante un riguroso examen de admisión.

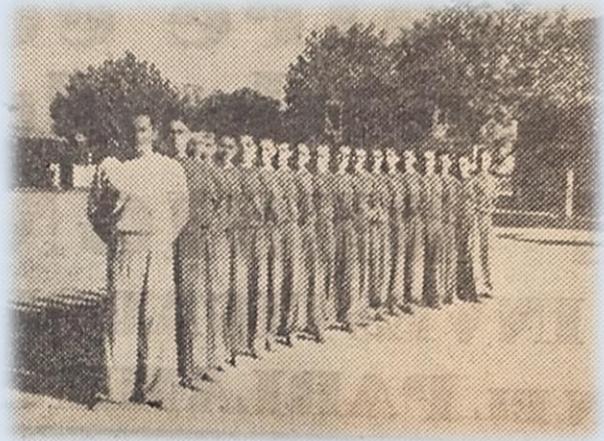
## LOS CURSOS

La Escuela se rige por un reglamento orgánico y planes de estudio que comprende instrucción aérea y militar, ajustada a los últimos cánones que siguen los más recientes adelantos de la aviación.

Los cadetes forman cursos paralelos divididos según el número de alumnos que ha ingresado cada año. Los estudios tienen una duración normal de tres años, tiempo que puede ser reducido por resolución del Comando, según la capacidad que haya demostrado el alumno. Los cadetes están sometidos a un régimen de disciplina e instrucción sobre la base del Servicio Militar Obligatorio requisito que se satisface después de un año de permanencia en la Escuela. El Régimen Disciplinario del Establecimiento descansa en la eficiencia de jefes y oficiales, quienes deben hacer de cada alumno un hombre responsable de sus actos y consciente de sus deberes. En las actividades aéreas, se les enseña a ser audaces pero prudentes, sin falsos deseos de exhibicionismo. Se les inculca un intenso cariño por su material de vuelo, a fin de que puedan manejarlo en todo momento con el máximo de eficiencia y seguridad.



**Dormitorios de los cadetes**



**Columna de cadetes en traje de ejercicios**

Al finalizar satisfactoriamente sus estudios correspondientes al tercer año, los alumnos son destinados a las unidades FACH.

La escuela de formación de Pilotos, está a cargo del Capitán Garcés, y supervisada por el Comandante Gana. La enseñanza se divide en instrucción de Vuelo Primario, instrucción de Vuelo Básico e Instrucción de Vuelo Avanzado. El Vuelo Primario está a cargo del Teniente Osvaldo Croquevielle y el Vuelo Básico a cargo del Teniente Osvaldo Farías.

Las horas de vuelo práctico se desarrollan en la mañana de 8 a 12, dedicándose las tardes a las clases teóricas. El profesorado de la Escuela no está únicamente constituido por oficiales, sino por profesores civiles para los ramos de Química e Historia y Geografía.

## VISIÓN PANORÁMICA DEL ESTABLECIMIENTO

Se oye un toque de clarín. Cesan las actividades de cuartel y los soldados de servicio, formados empiezan a salir por grupos a la calle. Es el personal que sale a almorzar y que debe regresar a la una y media de la tarde. Entramos en una explanada verde y luminosamente florida. Se ven artísticas figuras simbolizando con adornos florales algunos aspectos de la aviación. Destácase una gran estrella

formada por crisantemos rosados, rodeada de alas dibujadas con otras flores de vivos colores. Al lado del jardín hay una piscina, rodeada de pérgolas y maceteros que le dan un aspecto mosaico. Su instalación llama la atención por su originalidad. El agua cae formando cascadas y esta disposición no solamente a un fin de ornato, sino a un objetivo sanitario. Es una parte del proceso depurativo a que se le somete para quitarles las impurezas que arrastra desde los canales de donde proceden. Esta agua antes es recibida en decantadores que le quitan la tierra, unas bombas la conducen a grandes calderas, donde se la sedimenta con amoníaco y alumbre. De ahí, por peldaños especialmente dispuestos, cae a esta pileta en cascadas.



Llegamos a un gran edificio rojo, de cuatro pisos. Aquí funcionan las oficinas y el Cuerpo Administrativo de la Escuela. Frente a esta casa se levanta el Casino de los Oficiales de planta.

Luego viene el Casino de Cadetes y el de Suboficiales. Fuera de estos Pabellones existen numerosos otros adaptados a los servicios del establecimiento.

El oficial que nos acompaña, nos informa: *“Ha sido preciso ir completando la Escuela con nuevos edificios y secciones a medida que su desarrollo lo ha ido exigiendo. Y día tras día el establecimiento crece más, en una ininterrumpida evolución. Esta es el arma en que cada día que pasa se anota un progreso que exige nuevas instalaciones. Y puede decirse que tanto esfuerzo haga el Gobierno por ella está ampliamente compensado con los frutos que de ellas se obtienen. Esta Escuela, no sólo ay que apreciarla en su aspecto militar, sino civilmente en cuanto a factor de progreso y formación de una juventud.”*

Llegamos al aeródromo. De pasada visitamos los hangares donde pudimos admirar la gran variedad de tipos de aviones dedicados a la instrucción.

#### TORRE DE CONTROL Y OTRAS INSTALACIONES

Al campo de aterrizaje llegan a cada momento los aviones que obedeciendo las señales hechas desde la Torre de Control efectúan impecables aterrizajes. Inmediatamente de descender los mecánicos los someten a una escrupulosa revisión. Esta operación se efectúa todas las tardes después de los vuelos.

Los aviones alineados, a un lado del campo, despidiendo reflejos metálicos a los últimos resplandores del sol tardecino, dan una magnífica impresión de conjunto. Cerca de los hangares se alzan varios pabellones donde los oficiales durante las horas de vuelo, completan la instrucción de los alumnos con breves clases teóricas. Poseen para esto numeroso y variado material. Sobresalen el Pabellón de Meteorología, la Torre de Control que vigila la entrada y salida de los aviones, ya sea por radio o por señalización. Ningún avión puede “decollar” sin la autorización de la Torre de Control. Finalmente llegamos a la Enfermería, instalada en un amplio pabellón con acondicionamiento que revela una

organización cuidadosa. Todo allí es limpieza, orden y pulcritud. Un personal que luce distintivos especiales atiende el servicio. Hay una sección de emergencia, para atenciones rápidas, dotada de los elementos necesarios, camillas, botiquín, camas portátiles, ambulancias motorizadas que aguardan órdenes.- El médico jefe tiene la obligación de permanecer en la cancha de aterrizaje durante todo el tiempo que duren los vuelos de aprendizaje.

Ahora nos hallamos frente a un significativo monumento: es un monolito, en cuya cúspide abe sus alas un cóndor de bronce. Esta columna es un recuerdo mudo y solemne a la memoria de todos los pilotos que han muerto en el desempeño de sus deberes. Anualmente, por el 1º de Noviembre, se realiza al pie de este monumento conmemorativo una sentida ceremonia militar en homenaje a los caídos en el servicio.

Nos ha sorprendido la tarde en nuestro recorrido y damos por terminada esta visita reporteril, con la que hemos querido informarnos panorámicamente de nuestra Escuela de Aviación.

### **Sergio de los Reyes Ibarra**

La Palabra

Nº10, Año I del 23 de mayo de 1944



## **VI. Sabía usted que...**

Que con motivo de la visita a Quirihue del Ministro de Instrucción, don Emiliano Figueroa, había viajado a Ninhue el periodista del Diario El Mercurio, Januario Espinosa, quien llegó hasta la hacienda de San Agustín de Puñual, en la cual nació nuestro héroe nacional, don Arturo Prat Chacón, por lo que el 21 de mayo de 1910 publicó:

***“Es ésta una casa como todas las de las haciendas, cercada de corredores. Por allí en un rincón se divisan unas tinajas; aquí hay una carreta; por acá unos útiles de labranza; por otro lado un cerdo y un gallo”. Entró a la sala donde nació el héroe y en la cual el teniente coronel Enrique Phillips, siendo comandante del Regimiento “Chillán”, hizo colocar una placa conmemorativa de bronce.”***



Coronel don Enrique Phillips Huneus

## Coronel de Infantería don Enrique Phillips Huneus, un gran promotor y gestor patrimonial

Primer Presidente del Aero Club de Chile, fundado en abril de 1913, con la finalidad *“de difundir por todos los medios a su alcance, el conocimiento de la locomoción aérea, esta trascendental conquista del hombre; de despertar cada vez más el entusiasmo por ella, para fomentar así su estudio y tender a su perfeccionamiento”*.

Sus padres fueron doña Adelaida Huneus Zegers, quien en 1856 se casó en la parroquia de San Isidro, de Santiago con Henry Thomas Phillips Thompson, natural de Newport, Inglaterra.

Enrique fue el mayor de 11 hermanos cuyos nombres fueron Adelaida, Sara, Jorge, Eduardo, Arturo, Tomás, María, Alberto, Emilia y Luis.

Nació el 27 de agosto de 1857, y falleció a la edad de 81 años, el 27 de abril de 1939. Sus primeros conocimientos los recibió en su hogar, para ingresar al Colegio Inglés, y luego al Instituto Nacional desde donde se unió al Ejército de Chile en el arma de Infantería alcanzando el alto grado de Coronel.

Los Phillips Huneus fueron todos ciudadanos prolíficos y de gran espíritu público. Uno de ellos, el comandante don Enrique Phillips (a quien lo llamaban "el Gringo") trajo del Campo de la Alianza, escenario de la batalla de Tacna, los restos momificados de un soldado chileno, el que en la actualidad descansa a los pies de la estatua de Baquedano, que fuera inaugurada en 1928.

Con el grado de Sargento Mayor fue organizador y Director del Museo de Armas del Ejército. Amigo de Lord Robert Baden Powell, fue iniciador y promotor del Scoutismo en Chile en 1909. Luego como Coronel fue Agregado Militar de Chile en Inglaterra hasta 1912. Ya retirado del Ejército fue un denodado defensor de que el Gobierno velara por el bienestar de los Veteranos desvalidos de la Guerra de 1879.

En abril de 1913 fue elegido como primer Presidente del Aero Club de Chile, cargo que desempeñó con la distinción que le fue tan característica.



Enrique Phillips miembro del primer Directorio del Aero Club de Chile en abril de 1913

## VII. Aviones con historia



**Convair 600 de "Aeroandina"**. Ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

La Línea Aérea Andina Limitada, "Aeroandina ", fue creada en enero del año 1980. Comenzó sus operaciones con un avión Convair modelo 240-26 arrendado a la empresa norteamericana, International Aircraft Sales Services, mediante contrato del 27 de diciembre del año 1979.

El avión fue entregado por la fábrica Convair el 30 de octubre de 1950 a la compañía American Airlines, quien lo bautizó como " Flagship San Antonio ", recibiendo la matrícula N94275 (c/n 164).

Si bien es cierto el avión Convair originalmente era modelo 240, el 28 de marzo de 1966 fueron reemplazadas sus plantas motrices originales, Pratt & Whitney R-2800, por nuevas turbinas Rolls Royce Dart, quedando denominado como "Convair 600".

El avión recibió en Chile, la matrícula CC-CIK, disponía de una capacidad de 48 asientos y realizó las rutas a Temuco y Concepción, desde el Aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago, con cuatro frecuencias a la semana. Posteriormente se adicionaron las ciudades de Osorno por el sur y La Serena por el norte.

Un año más tarde Aeroandina, realiza un wet lease con la empresa aérea española "Spantax" que permitió la llegada de un Douglas DC-9-14, con capacidad de 90 pasajeros en clase única.

Las operaciones del Convair 600 se extendieron hasta marzo del año 1981, fecha en que la compañía dejó de operar, devolviendo el avión a sus dueños en Estados Unidos. Posteriormente la aeronave

fue arrendado a varias empresas, siendo la última en operarlo, Kitty Hawks Airways en octubre del año 1991.

Finalmente fue desmantelado en noviembre del año 1996.

**Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



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

**El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

<b>Norberto Traub Gainsborg</b>	<b>Presidente</b>
<b>Alberto Fernández Donoso</b>	<b>Vicepresidente</b>
<b>Oscar Avendaño Godoy</b>	<b>Director - Secretario</b>
<b>Claudio Cáceres Godoy</b>	<b>Director - Tesorero</b>
<b>Mario Magliocchetti Oleaga</b>	<b>Director</b>
<b>Rino Poletti Barrios</b>	<b>Director</b>
<b>Sandrino Vergara Paredes</b>	<b>Director</b>

-----  
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](mailto:iihachile@gmail.com)) o en la dirección electrónica del señor Norberto Traub Gainsborg ([ntraub@ttigroup.net](mailto: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.