Boletín Informativo Nº 10/2015
Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

La patria es espíritu. Ello dice que el ser de la patria se funda en un valor o en una acumulación de valores, con los que se enlaza a los hijos de un territorio en el suelo que habitan.

Ramiro de Maeztu (1875-1936) Escritor español.

La continuidad de la vida añade capítulos a la historia, minuto a minuto somos testigos de hechos que si no los registramos, estudiamos y difundimos debidamente, llegaremos en un futuro cercano a olvidar nuestro pasado y raíces, convirtiéndonos por esta vía en hombres y mujeres con almas y conciencias incompletas, lo que seguramente influirá para mal, nuestro actuar y proceder diario y futuro.

Este mes de octubre que termina, fue un mes pletórico de actividades a las que muchos de nosotros tuvimos el privilegio de asistir o participar. Como muestra de esto, la participación en el XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial con el que nos regaló FIDEHAE y en especial nuestros amigos mexicanos, los que con su cariño, historia y color completaron nuestras actividades académicas brindándonos el mejor de los marcos para quienes pudimos asistir a esas tierras recordando el Centenario de la Aviación Militar Mexicana.

Otro de los grandes hitos, fue la proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de la Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE), hermanándonos de esta forma con las otras entidades congéneres que integran esta valiosa corporación internacional.

Por último, y sin dejarlo al final por tener menor importancia, fue la conmemoración del 75 Aniversario del trágico accidente aéreo que cobrara la vida de don César Copetta Brosio, primer hombre en surcar los cielos de Chile en un avión. Todas y cada una de las otras actividades del mes, nos llenaron de ánimo para continuar los sueños y objetivos de los investigadores, historiadores y entusiastas amigos que conforman nuestro más cercano círculo con el cual mantenemos un constante compromiso.

Este octubre también nos brindó un desafío sea como país o como corporación, el cual está totalmente asociado a realizar en el próximo mes de marzo del 2016, el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial en la ciudad de Santiago y la de Viña del Mar, una serie de atractivas actividades académicas y recreativas que logren brindar el marco adecuado en el que celebremos o conmemoremos el Centenario del "Primer Congreso Panamericano de Aviación" que se celebrara en estas mismas urbes, el año de 1916.

Cuando este domingo, primer día de noviembre recordemos a quienes hoy forman parte de las huestes celestiales, vendrán a nuestras mentes los nombres de Acevedo, Fuentes, Mery, Bello, Ávalos, Sánchez Besa, Copetta, Godoy, Cortínez, Page, Herrera, Merino, Dell 'Oro, Flores, Williamson, Aracena, Santos Dumont, Pettirossi, Newbery, Boiso Lanza, Chávez y tantos otros chilenos y extranjeros; nombres de familiares y amigos que entregaron lo mejor de sí para el beneficio de una mejor aviación, y que hoy gracias al registro y difusión de sus logros, podremos conocer más y valorar sus ricos legados.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

I. Actividades, conferencias académicas y actos conmemorativos

- **X Jornada de Historia Militar**

En representación del Instituto, nuestro socio señor Sergio Barriga Kreft participó en la Xª Jornada de Historia Militar "Visiones de la Guerra del Pacífico", desarrollada el lunes 19 de octubre en la Sala "General Manuel Baquedano González" de la Academia de Guerra del Ejército.

Oportunidad en que cinco distinguidos historiadores presentaron igual número de interesantes conferencias de aquel conflicto, que en el siglo XIX enfrentara a nuestra patria con el Perú y Bolivia. En la ocasión nuestro socio presentó los saludos de la corporación a los organizadores de la jornada como las felicitaciones a los conferenciantes por la claridad y profundidad de sus ponencias.

Asimismo, alternó e intercambió puntos de vista con miembros de entidades congéneres y de otras corporaciones del ámbito histórico nacional.

- **XV CONGRESO DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL DE LA FIDEHAE**

Entre el 19 y 23 de este mes de octubre de 2015, la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos (SMEAL) organizó el XV CONGRESO DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL DE LA FIDEHAE, el que este año se llevó a cabo en la Ciudad de México.

Durante la inauguración del XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, los señores Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; General de División, Carlos Antonio Rodríguez Munguía, Comandante de la Fuerza Aérea de México y el Coronel de Aviación (DA) Edgardo Villalobos Chaparro, Vicepresidente de nuestra corporación.

Para esta importante ocasión, una delegación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile compuesta por los señores Directores don Claudio Cáceres Godoy; Vicepresidente, CDA. (DA) Sr. Edgardo Villalobos Chaparro y el Presidente señor Norberto Traub Gainsborg, asistieron a la capital azteca en donde además de presentar dos importantes trabajos de investigación llevados por nuestra corporación.

(De izquierda a derecha:) **Alfredo Martín del Campo, Vicepresidente del Comité del XV Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial; el Comandante de Aeronave, señor Oscar Fernando Ramírez A., Presidente de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericano y nuestro Director Secretario, señor Claudio Cáceres Godoy durante la exposición del tema "Primer cambio de planta motriz de helicópteros en Sudamérica".**

El miércoles 21 de octubre, marcó una fecha especial para la FIDEHAE, pues ese día fue cuando la delegación chilena junto a las otras corporaciones e invitados especiales asistieron a la emotiva ceremonia realizada en la Iglesia de la Sagrada Familia, hermoso lugar elegido en donde se proclamó oficialmente la imagen de la Santísima Virgen en la advocación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de la Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE).

Un solemne coro y la marcha lenta iniciada por el Secretario General de FIDEHAE y los Presidentes de SMEAL y del IIHACH llevando la imagen de Nuestra Señora de Loreto y seguidos por los Jefes de Delegación, por el pasillo de la nave central de este imponente templo, marcó el inicio de la ceremonia donde tuvo el primer lugar la Santa Misa. A continuación el Presbítero oficiante, Padre Gonzalo Rosas Morales S.J. alabó el interés por este tipo de propuestas que reconocen en la Santísima Virgen María, la madre de Jesús y por su intercesión el estar más cerca de Dios y bajo su amparo.

Los miembros de FIDEHAE han comprometido su interés en que sea la Santísima Madre, quien acompañe los destinos de esta Federación que durante este año cumplió veinte años desde que fuera proclamada su idea y que el próximo 2016, cumplirá un nuevo aniversario desde su ratificación pública en la ciudad de Santiago, Chile.

La delegación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile que asistió a la proclamación de la Santísima Virgen en la advocación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de la Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales.

(De izquierda a derecha: Coronel de Aviación (DA) señor Edgardo Villalobos Chaparro, Vicepresidente del IIHACH; Norberto Traub Gainsborg, Presidente y don Claudio Cáceres Godoy, Director Secretario de la corporación.

La entrega de las correspondientes distinciones conmemorativas, la Cruz “Virgo Lauretana” instituida por nuestra corporación para recordar el 95 Aniversario de la Proclamación de la Virgen de Loreto como Patrona Universal de los Aeronavegantes por el Papa Benedicto XV en marzo de 1920, marcó otro momento especial que recordaremos todos quienes nos encontramos en ese día tan especial.

Al término de las actividades académicas, fueron entregados una serie de reconocimientos y obsequios por parte de los países participantes en este encuentro. Además se realizó el traspaso Pro Tempore de la Presidencia de FIDEHAE, cargo que recayó en don Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, organización que junto al apoyo de la Fuerza Aérea de Chile, realizarán en Chile, el próximo XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial el que será celebrado en el mes de marzo en la ciudad de Santiago, con ocasión de conmemorarse este próximo año el centenario del Primer Congreso Panamericano de Aviación realizado en 1916.

Entrega de las insignias que los identifican como Miembros Correspondientes de nuestra corporación a los señores Carlos Miguel Ortega Vergés en la República Dominicana y el Dr. Walter Barrera Espinoza en la República del Ecuador.

El Comandante de Aeronave y Presidente de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos, señor Oscar Fernando Ramírez A. recibe de manos de nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg un presente especial que les hiciera llegar a SMEAL nuestra corporación en recuerdo de la realización del XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y espacial celebrado en México. Observa al centro, el Comandante Mayor de Gendarmería Argentina, Profesor señor Salvador Roberto Martínez, Secretario General de FIDEHAE.

- **17 Aniversario de la creación de la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile**

A las 18:00 horas, del 21 de octubre pasado, se realizó la ceremonia de conmemoración del décimo séptimo aniversario de la creación de la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, en el Auditorio de la Armada, ubicado en dependencias del Museo Marítimo Nacional, ubicado en el tradicional Paseo 21 de Mayo del Cerro Artillería, Valparaíso.

Ocasión en que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile estuvo representado por los socios señores Erwin Cubillos Salazar y Rodrigo Larraín Bergen, quienes llevaron los respectivos saludos de esta entidad, al presidente de la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, Almirante señor Rodolfo Codina Díaz.

La ceremonia dio inicio con la entonación por parte de todos los asistentes del Himno Nacional, para continuar con las palabras del señor Presidente de la Corporación, Almirante don Rodolfo Codina, quien realizó un detallado repaso a lo que han sido estos 17 años de vida destacando entre sus logros la creación del Museo Corbeta Esmeralda con el apoyo de la empresa minera, Doña Inés de Collahuasi.

A continuación tuvo lugar una interesante conferencia "Polinesios en Chile hace 1.000 años; Vinieron y se quedaron" a cargo del Arqueólogo señor José Miguel Ramírez Aliaga. Luego de esta, los asistentes disfrutaron de la presentación realizada por el Ballet Folklórico Nacional, Bafona. Dando por terminado el acto central, los asistentes disfrutaron de un cóctel en el Hall principal del edificio Almirante Luis Uribe Orrego.

El Almirante Rodolfo Codina Díaz se dirige a los asistentes durante el 17 Aniversario de la Corporación

- **Aniversario Club Universitario de Aviación – CUA**

Al cumplirse el 73er Aniversario del Club Universitario de Aviación el sábado 24 de octubre de 2015, su Presidente, don Patricio Cook Mena, nos invitó a participar en una reunión de Camaradería y Recuerdos Aeronáuticos la que se desarrolló en el Aeródromo "La Victoria de Chacabuco" ubicado a 30 kilómetros al Norte de Santiago en la Comuna de Colina.

En la oportunidad se recordó que el Club Universitario de Aviación, nació en el año 1942 bajo el alero de la Fuerza Aérea de Chile en un momento en que el mundo se veía convulsionado por la II Guerra

Mundial. Su misión sería la de formar pilotos a nivel universitario los que, previa una acabada instrucción de vuelo, pudiesen integrarse a la Reserva que el Estado a través de la Fuerza Aérea de Chile, necesitaba para la defensa del cielo patrio.

En el aeródromo de El Bosque, tras efectuar todas las pruebas que consultaba el examen, los alumnos del último curso del Club Universitario que presidía el Senador de la República de Chile, doctor Eduardo Cruz Coke, recibieron el brevet que los acredita como aptos para el manejo de aviones. Fuente fotográfica: Revista Zig-Zag, 29.XI.1945

A la cita concurrieron antiguos Socios Fundadores de la entidad, ex Directores e Instructores de Vuelo que con su desinteresada entrega contribuyeron a formar las bases de lo que hoy es un Club Aéreo lleno de actividad, que ha colaborado eficientemente con la ciudadanía en momentos de emergencia como los que ha vivido últimamente nuestro país.

En la foto de izquierda a derecha: **Sr. Carlos Gherardelli (Instructor de Vuelo), Sra. Karen de Gherardelli, Oscar Avendaño G., Director Secretario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (Ex Director del CUA e Instructor de Vuelo), Sr. Carlos Atraya V. (Ex Presidente del CUA e Instructor de Vuelo).**

La reunión terminó con una cena bailable que se prolongó hasta pasada la medianoche. En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile concurrió nuestro Director Secretario señor Oscar Avendaño Godoy quien fue el portador de los parabienes para esta prestigiosa entidad aeronáutica.

- **75 Aniversario del fallecimiento del primer aviador que surcara los cielos chilenos en avión**

El pasado martes 27 de octubre y con ocasión de cumplirse un nuevo aniversario del trágico fallecimiento de uno de los más importantes próceres aeronáuticos de este país, el ciudadano francés avecindado en Chile don César Copetta Brosio, primer aviador que volara en la Nación, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile con el apoyo de la Guarnición General Aérea de Santiago y con la compañía de familiares e invitados especiales tanto franceses como nacionales, realizó a las 11.00 hrs. una sencilla ceremonia al interior del Mausoleo Francés del Cementerio General, al cumplirse setenta y cinco años de la partida del pionero.

Todo se inició con el discurso del Presidente de la corporación, don Norberto Traub Gainsborg, quien con sentidas palabras se refirió al último vuelo del aviador, tras un breve discurso hizo lo suyo el representante del Club Aéreo de Santiago, don Hugo Marín Lezaeta; luego un alumno de la Escuela Técnica Aeronáutica y finalizó el acto, el mensaje que enviara el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación, señor Maximiliano Larraechea Loeser, el que fue entregado por el General de Aviación, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, Director del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio.

Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile saluda a las delegaciones e invitados asistentes a la ceremonia y les agradece por acompañarnos en esta circunstancia tan especial en la que recordamos el fallecimiento de uno de los pioneros más importantes de la historia aeronáutica nacional.

A continuación el Capellán Jefe del Servicio Religioso Católico de la Fuerza Aérea de Chile, Comandante de Escuadrilla (SR) Presbítero don Hugo Cuevas, elevó una oración al Altísimo por el eterno descanso del alma de don César Copetta Brosio.

Momento emotivo de la ceremonia fue tras el toque de silencio del corneta, cuando la Fuerza Aérea de Chile junto al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile pusieron una ofrenda floral a los pies de la tumba del aviador.

Terminada la ceremonia los asistentes pudieron pasar a visitar la tumba donde reposan sus venerados restos, para testimoniarle una vez más la admiración por la obra que él realizara en los cielos patrios y decirle que su recuerdo se mantiene vivo en el corazón de todos los aviadores.

II. Defunciones

Con profundo pesar recibimos la noticia del deceso de nuestro estimado Socio y amigo don Güelfo Alessandrini Contreras ocurrido el miércoles 30 de septiembre, producto de un paro cardiorrespiratorio irreversible.

Don Guelfo Alessandrini Contreras (Q.E.P.D.)

Sus funerales fueron motivo de sentidas muestras de afecto por parte de miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile como también de sus compañeros del Curso 1951/1953 de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" y de los miembros del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", entidades a las cuales perteneció y en las que dejó una honda huella de compañerismo, lealtad y compromiso con las funciones que le correspondió desempeñar en cada una de ellas.

Tras una sentida misa a las 11.00 horas del día viernes 2 de octubre en la Parroquia San Pedro de Las Condes, ubicada en Isabel la Católica con Américo Vespucio, sus restos fueron trasladados al Cementerio Parque del Recuerdo al que concurrió gran cantidad de familiares, amigos y socios congéneres civiles y militares.

Por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile hizo uso de la palabra nuestro Director Secretario señor Oscar Avendaño Godoy quien, en parte de su alocución, expresó:

"Entrañable Camarada Güelfo Alessandrini, recuerdo que ingresaste a la Escuela de Aviación en un ya lejano año 1951 incorporándote a esa elite que forman los hombres que tienen el alma celeste y a partir de ese día, nunca más pudiste desprenderte de tu pasión por los aviones y todo su entorno, amigos, camaradería, lealtad, compromiso, disciplina, moral. Alcanzamos a estar dos años compartiendo la azarosa vida de Cadetes, tú en un Curso superior, nosotros, en ese entonces, miserables gusanos unicelulares que pretendían elevarse del suelo en pos de un ideal…….el vuelo.

"Jamás abusaste de tu rango. Como no recordar las veces que, sorprendiéndonos en alguna diablura de Cadetes adolescentes hiciste vista gorda y fuera de una gran reprimenda no nos presentaste a la Orden del Día solicitando un castigo. Detalles, grandes detalles que ya nos hablaban de tu forma de ser, formas que mantuviste hasta que dejaste este mundo.

“Por razones personales no continuaste la carrera de las alas y dejaste la Escuela buscando otros horizontes. Así llegaste a las aulas de la Universidad Católica de Valparaíso donde te convertiste en un brillante Arquitecto.

“Al igual como sucedió con otros Camaradas, perdimos contacto por casi 30 años, cada uno dedicado a sus propias actividades, pero el destino tiene sus caminos y fue así como al ingresar al Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” nos volvimos a encontrar y te reencontraste también con el motivo de tus pasiones, los aviones y el medio ambiente que se vive a su alrededor.

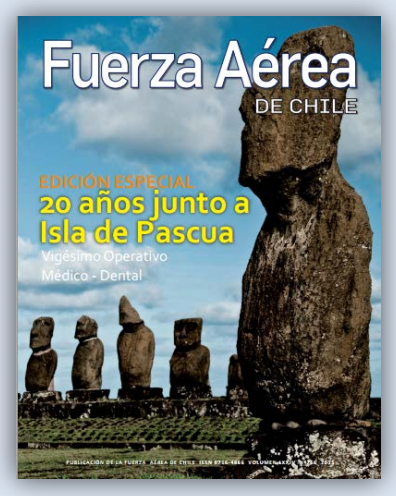
“Muy pronto ya eras de los nuestros y empezaste a adquirir compromisos con tu nuevo hogar, “Águilas Blancas” y principalmente volando con la Escuadrilla del Aire donde te sentías a tus anchas. A poco andar me consultaste que significaba participar en las actividades del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y al conocerlas, no trepidaste en ingresar a engrosar las filas de la entidad que tiene por finalidad conservar la Historia de la Aeronáutica Civil y Militar.

“En nuestro Instituto encontraste el mismo cálido ambiente que impera en todo lo relacionado con los aviones y su historia, la historia de sus pioneros, la historia de sus mártires, la historia de sus progresos y de inmediato te imbuiste en la tarea de empezar a escribir la historia de un Aviador que fue nuestro profesor de Navegación en la Escuela de Aviación, el Comandante de Grupo Don José Núñez Rousseau, el Navegante que llevó al Manu Tara hasta la Isla de Pascua. Desafortunadamente para tu familia y para nosotros tus Camaradas, el Tata Dios tenía otro Plan de Vuelo para ti y conociendo de tus excelencias te mandó a llamar para que continuases volando junto a los que te precedieron.

Rogamos al Ser Supremo que pronto traiga la conformidad y la paz al corazón de tu familia sabiendo que al final de nuestra senda estaremos muy unidos en el regazo de María y de su Hijo Jesús.

Camarada Güelfo Alessandrini, descansa en Paz.

III. Libros y revistas



- **En este mes les dejamos el enlace para que pueda descargar y disfrutar de los atractivos contenidos de la Revista Fuerza Aérea de Chile**

IV. Alianzas culturales y otros

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras personas o entidades relacionadas.

- **Visita del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile a las instalaciones de "Águilas Blancas"**

El día martes 29 de septiembre del presente, el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, don Jorge Robles Mella visitó la Sede Social del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", ocasión en la cual se impuso de las actividades y proyectos que se tienen contemplados para el desarrollo de la Corporación.

El Aviador Presidente de Águilas Blancas, CDA don Erick Espinoza Berdichevsky acompañado por el Directorio, brinda por la Fuerza Aérea de Chile, su Comandante en Jefe, oficiales y toda su gente como al igual que por próspero futuro del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fach, "Águilas Blancas"

El Presidente de la Corporación, Aviador Erick Espinoza Berdichevsky, expuso y explicó al Sr. General Robles los propósitos de esta organización, y que no son otros que estos sean eficientes y enfocados a satisfacer las necesidades e intereses de sus participantes, los cuales unidos con la Fuerza Aérea de Chile, permitirán potenciar al Centro de Ex-Cadetes y Oficiales "ÁGUILAS BLANCAS", posicionándolo como un referente nacional en el ámbito aeronáutico orientando las experiencias adquiridas en la institución matriz para beneficio del país todo.

- **Propuesta de cambio de nombre para el Aeropuerto de Santiago, sigue despertando nuevos pronunciamientos y opiniones en la ciudadanía.**

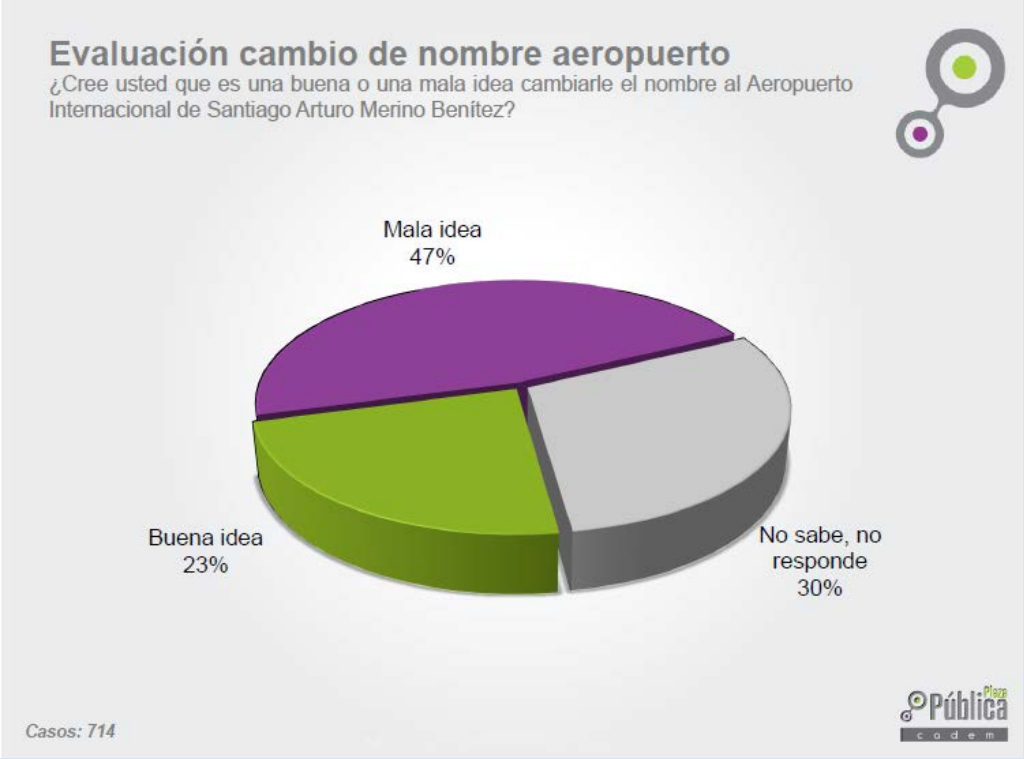
El pasado 15 de octubre, fuimos testigos a la distancia, de la apasionada actuación que nos brindaran un grupo de jóvenes que acudieron a exponer sus ideas ante la Comisión de Cultura de la Cámara de Diputados.

“Salvemos AMB”, es el nombre de la recientemente creada agrupación compuesta por estudiantes universitarios donde sus miembros no superan los 22 años de edad, y quienes definen como su propósito el poder defender el cambio de nombre propuesto en el proyecto de ley que afecta injustamente al principal aeropuerto de Chile, “Arturo Merino Benítez”.

”***No solamente defendemos el buen nombre del Comodoro Arturo Merino Benítez, sino que también pretendemos como una alternativa civil y una iniciativa fundamentalmente joven representar a todos aquellos héroes y pioneros que impulsaron el desarrollo aéreo, técnico e industrial de este país, porque vemos en este capítulo de la historia una fuente de inagotable inspiración para nuestras actividades profesionales futuras y también para nuestra formación e identidad como chilenos”***, señaló en la ocasión el estudiante de la carrera de Derecho, don Felipe Soza A..

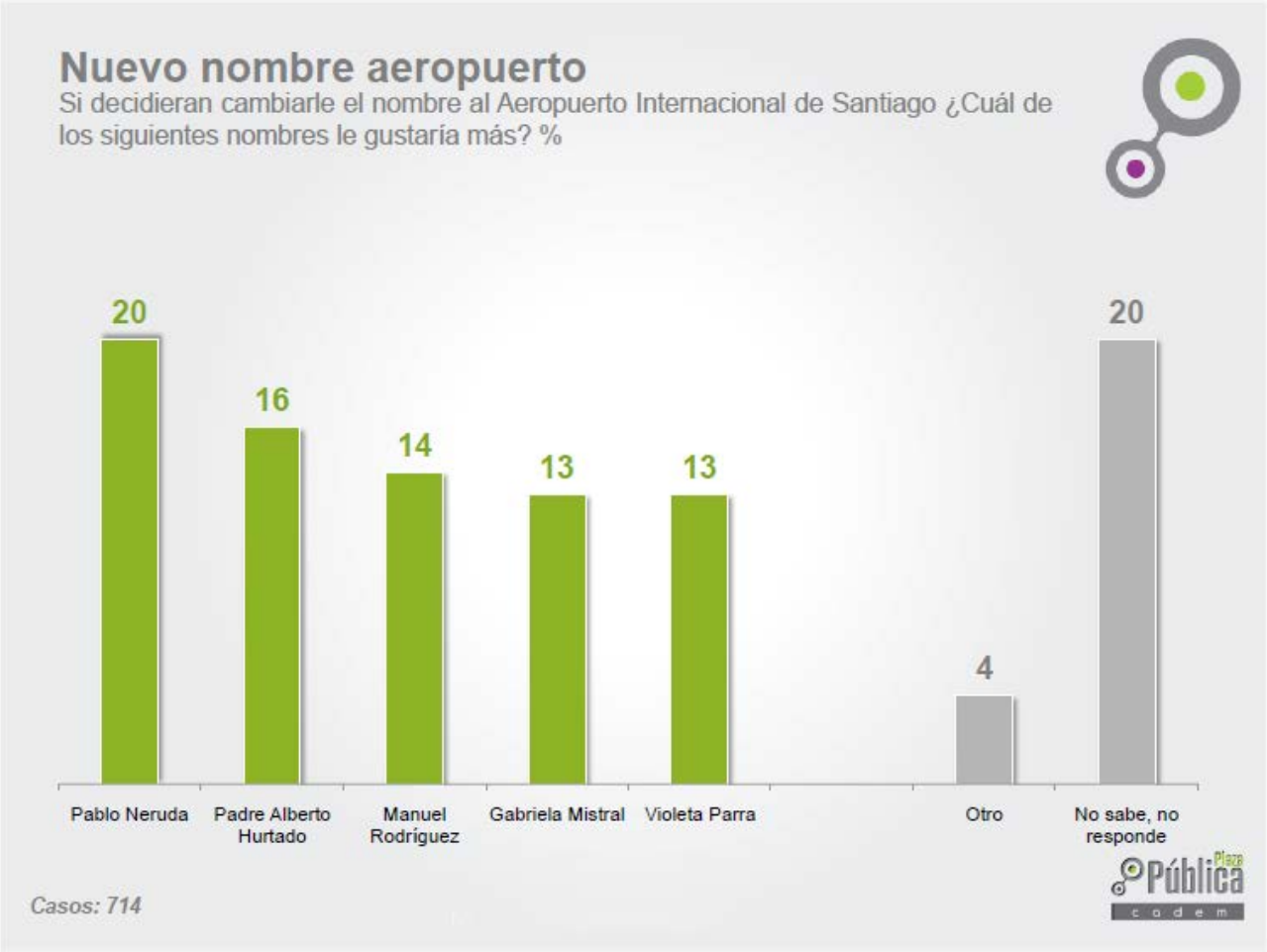
Los estudiantes presentes en esta oportunidad fueron los jóvenes Felipe Yáñez, estudiante de Derecho de la Universidad de Los Andes; Jorge Marchant, estudiante de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile; Matías Durán, estudiante de Periodismo de la Universidad Finis Terrae y Felipe Soza A., estudiante de Derecho de la Universidad Católica de Chile, quien en sus propias palabras aclara:

“Ninguno de los que estamos acá, a modo de aclaración, estamos ligados de algún modo a la vida de Arturo Merino Benítez, porque no somos familiares, tampoco estamos ligados al mundo de la aviación ni al militar. De modo que lo que nos une y lo que le da sentido a esta propuesta, es un profundo amor por la historia de Chile, amor que no desprecia el trabajo de tantos que forjaron la Patria, a veces de forma anónima.”



De relevancia fueron los datos señalados en la exposición y que acompañamos a esta nota, en cuanto a la importancia que suscita en la población la propuesta formulada en un proyecto de ley, y que no contaría con el interés y adherencia de las personas.

Este descontento, se manifiesta a través de los muchos comentarios recogidos a través de los medios formales, redes sociales y cartas al Director que acompañados a la última consulta pública realizada durante la segunda semana de octubre por la empresa de estudios CADEM, contempla que esta iniciativa sólo contaría con la anuencia de un 23% de los chilenos, quienes la estiman como buena idea, mientras que el 77% del universo encuestado la considera mala o simplemente no sabe o no opina.



- **Academia de Historia Militar remite carta a la Comisión de Cultura y las Artes expresando su parecer ante la propuesta del cambio de nombre para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.**

Santiago, 23 de octubre de 2015

Honorable Diputado
Sr. Roberto Poblete Zapata
Presidente de la Comisión
Cultura, Artes y Comunicaciones
Presente

De mi especial consideración:

Junto con saludarlo atentamente, en primer lugar, me es grato informarle que la Academia de Historia Militar es una corporación de derecho privado, cuya principal finalidad es la de investigar sobre nuestra historia nacional –con énfasis en los episodios militares- y la de difundir nuestro pasado a través de publicaciones y de actos académicos.

En el contexto mencionado, cumplo con el deber de manifestarle nuestra preocupación por la iniciativa que se estudia en la Comisión de su digna presidencia y que se relaciona con el cambio de nombre del aeropuerto internacional de Santiago.

Sin discutir los méritos que le caben al laureado poeta nacional Pablo Neruda, creemos que la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez no se merece el agravio que se le causaría con el pretendido cambio, más aún tratándose de la denominación del principal terminal aéreo de Chile, cuyo significado tiene íntima relación con el impresionante impulso que el Comodoro le dio a la aviación chilena, cuyo detalle es sin duda conocido por los honorables miembros de la comisión.

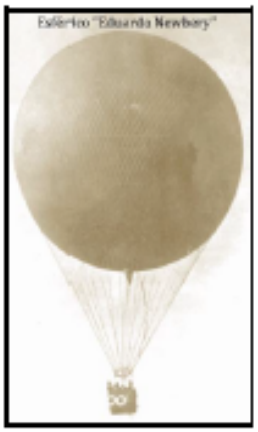
Como es de su conocimiento, son muchos los países de mundo que reservan los nombres de sus principales aeropuertos para rendir homenaje a sus respectivos precursores de la aeronáutica. Hay muchas y más adecuadas maneras de testimoniar nuestro reconocimiento al insigne poeta nacional.

Le solicito, respetuosamente, tenga a bien difundir nuestra opinión a los honorables diputados que integran la Comisión de Cultura, Artes y Comunicaciones.

Le saluda atentamente

General (R) Marcos López Ardiles
Presidente Academia de Historia Militar

BLANCO ENCALADA 1550, SANTIAGO. / FONO: +56 (2) 26880852
Email academiahistoriamilitar@gmail.com
www.academiahistoriamilitar.cl



Condecoración otorgada a Bradley y Zuloaga por el Poder Ejecutivo Nacional

Bradley y Zuloaga saludando al inicio de la travesía de Los Andes

PRIMER CONGRESO INTERNACIONAL DE

"HISTORIA DE LA AEROESTACIÓN "

BASES PROGRAMÁTICAS

EL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO – MINISTERIO DE CULTURA - PRESIDENCIA DE LA NACION DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA DELEGACIÓN PROVINCIA DE MENDOZA DEL MISMO; CONJUNTAMENTE CON LA MUNICIPALIDAD DE LAS HERAS (PROVINCIA DE MENDOZA); ORGANIZAN PARA EL AÑO 2016, AÑO DEL BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DE LA PATRIA; Y CON MOTIVO DEL CENTENARIO DEL PRIMER CRUCE EN GLOBO DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES, HAZAÑA PROTAGONIZADA POR EDUARDO BRADLEY Y ANGEL MARÍA ZULOAGA, EL *"PRIMER CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA DE LA AEROESTACIÓN"*, CONGRESO QUE SE DENOMINARÁ:

"PRIMER CRUCE DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES EN GLOBO-
UNA HAZAÑA TITÁNICA DE GLORIA AERONÁUTICA ARGENTINA"

1. **FECHA:** EL CONGRESO SE INICIARÁ EL VIERNES 22 DE JUNIO DE 2016 EN LA CIUDAD CAPITAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA; PROVINCIA QUE HA SIDO DECLARADA, POR IMPERIO DE LA LEY PROVINCIAL Nº 8.287/2011, *"CUNA DE LA AVIACIÓN EXPERIMENTAL ARGENTINA E IBEROAMERICANA"*; SIENDO SU CIERRE EL SÁBADO 23 DEL MISMO MES Y AÑO, EN LA LOCALIDAD DE USPALLATA, DEPARTAMENTO DE LAS HERAS, CUNA DEL EJÉRCITO DEL LIBERTADOR GENERAL SAN MARTÍN.

Interesados en participar realizar las consultas en contacto de www.historiaaeronauticadechile.cl

V. Efemérides del mes de noviembre.

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

1/11/1916: El piloto civil chileno, David Fuentes acompañado con el Capitán de Ejército, señor Carlos Cruz Hurtado, realizan el primer cruce por aire del Estrecho de Magallanes, a bordo del Blériot "Talcahuano", coincidiendo esta hazaña aérea con el aniversario de su descubrimiento en 1520.

1/11/1973: Fallecen al medio día en acción aérea los Tenientes 1º aviadores navales, señores Carlos Matamala Simmonds, Victor Parada Kreft y el suboficial Víctor Manuel Constant Rodríguez, quienes se sumaron a otros "caídos en el cumplimiento del deber". Posteriormente, el 1 de noviembre de 2006, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante señor Rodolfo Codina Díaz, instauró oficialmente el Día del Recuerdo a los Caídos en Actos de Servicio.

2/11/1896: Nace en Tandil, Eduardo Alfredo Olivero, pionero de la aviación argentina.

En 1915, ocultándose de la autoridad de su padre, viajó a Italia para combatir en la en la Primera Guerra Mundial por la patria de sus progenitores, tras lo cual retornó a su querida Argentina como héroe de guerra italiano.

En 1926, junto a Bernardo Duggan y Emilio Campanelli fueron los primeros aviadores en unir las ciudades de Buenos Aires y Nueva York en vuelo tras 81 días de periplo.

Eduardo Alfredo Olivero (1896-1966)
Aviador argentino que combatió por Italia en la Primera Guerra Mundial.

2/11/1964: Se crea el Club Aéreo de Pichilemu, Chile. Uno de los más antiguos en la Región de O'Higgins.

Una vista del Hangar e instalaciones del Club Aéreo de Pichilemu (Foto: J. Nasser G.)

3/11/1918: Fallece trágicamente durante una exhibición aérea, el teniente piloto aviador mexicano Amado Paniagua Cortés.

Nacido el 5 de agosto de 1901 en Tulancingo, Hidalgo. A los 9 años fue inscrito en la Escuela de Oficios y Artes, donde demostró gran afición por la mecánica.

En 1914 dejó la escuela y se adhirió a las filas constitucionalistas que comandaba el General Juan Mérigo. Debido a su valor y conducta brillante, Paniagua fue ascendido rápidamente pasando de cabo artillero en 1914 de artillería a Teniente en sólo un año. Al crearse la Escuela Nacional de Aviación pasó a formar en sus filas egresando como piloto en 1918. A los pocos meses de haber obtenido su brevet falleció trágicamente en un accidente aéreo.

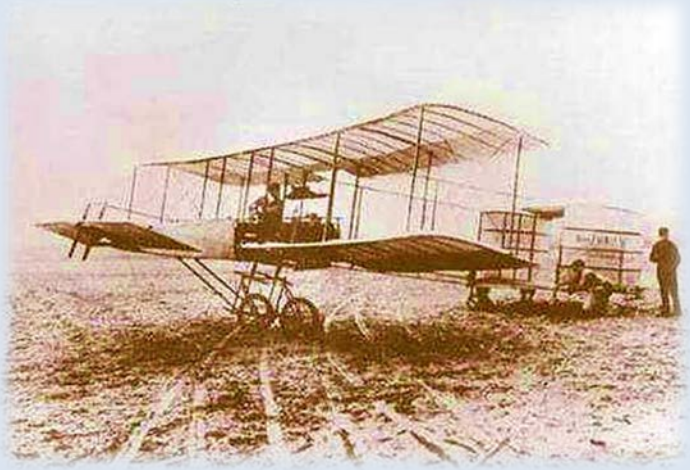
3/11/1944: Se crea el entonces S.A. (SAHSA).

5/11/1912: Jorge A. Newbery, pionero de la aviación argentina, logra el récord sudamericano de altura al ascender en el Globo "Buenos Aires" hasta los 5.100 metros, junto al Teniente 1º Raúl E. Goubat y el Teniente de Navío Melchor Z. Escola.

5/11/1961: Créase la Base Aeronaval "El Belloto" de la Armada chilena, instalación que funcionaba bajo otra denominación desde 1954. A fines de la década de 1980 se cierra y las necesidades de la Aviación Naval en esa zona, son cubiertas por la ahora denominada “Base Aeronaval de Con-Con”.

6/11/1912: Llega a Guayaquil, el primer avión que surcará los cielos ecuatorianos, al mando del piloto chileno, señor Eduardo Molina Lavín.

La aeronave con la cual realizó este histórico vuelo fue un Farman con motor de 50 HP.



6/11/1920: Se nombra al Capitán Hernán Dalhquist como Director de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay, a través del Decreto 12.487 del Poder Ejecutivo. Entre 1920 y 1923, dicha escuela funcionó en Campo Grande (Ñu-Guazú) precariamente dada la inexistencia de material aeronáutico.

7/11/1987: Fundación de Aeromar, compañía de vuelos regionales en México.

8/11/1881: El inventor y pionero brasilero, señor Julio Cesar Ribeiro de Souza, realiza en París, su primera experiencia con un globo dirigible al que bautiza con el nombre de su esposa "Victoria".

8/11/1924: Se establece la creación del Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea de Colombia. Con esta misma fecha se reabre en Cundinamarca, la Escuela Militar de Aviación, generando que con el tiempo se celebre equivocadamente el Día Aniversario de la Fuerza Aérea.

8/11/1962: Es creado el Club Aéreo del Personal del Ejército.

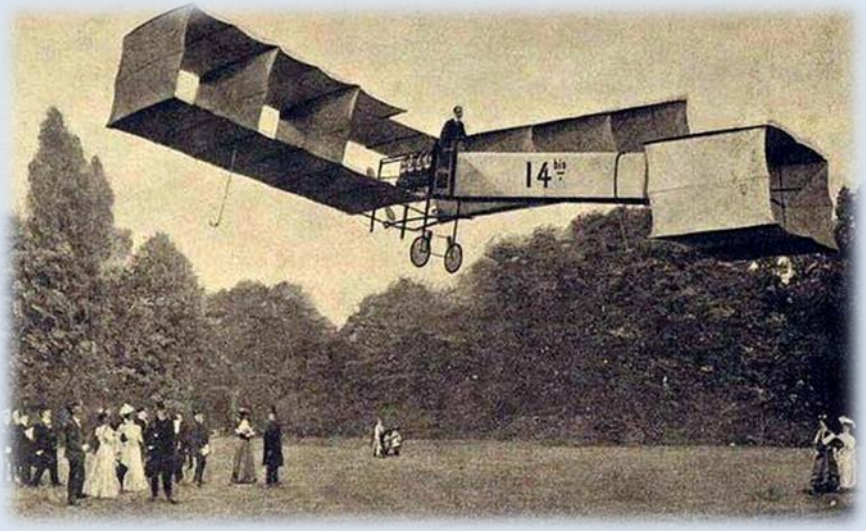
Su primer Directorio lo conformaron el General de Brigada, señor Manuel Montt Martínez; el Mayor Jorge Azócar Beaumont; el Mayor Mario Puga Lescos; el Capitán Carlos Mardones Díaz; el Capitán Walter Luther Melcher y el Teniente Patricio Cabezas Gacitúa.

Insignia actual del Club. (3er. modelo)

10/11/1969: Es promulgada la Ley No. 505 que establece que el Poder Ejecutivo de República Dominicana, será asesorado por un organismo que se denominará Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendrá a su cargo la política superior de la aviación civil en el país.

11/11/1924: El piloto 2º Agustín Alcayaga salta en paracaídas sobre la bahía de Valparaíso constituyéndose en el primer salto sobre el mar en Chile. La prueba fue realizada desde el bote volador Felixtowe F2A "Guardiamarina Zañartu", aeronave que tripulaban los tenientes Manuel Francke M. y Edison Díaz y los mecánicos Constanzo y Gómez, quienes observaron a Alcayaga lanzarse al vacío desde una altura de 800 metros, siendo recogido por una lancha del acorazado "Almirante Latorre".

11/11/1965: Es creado el Club Aéreo de Quilpué, en Chile.



12/11/1906: El brasileño Alberto Santos-Dumont, obtiene un récord mundial de duración de vuelo, al recorrer un circuito definido de 200 metros en 21 segundos en un aeroplano de su invención, bautizado "14-bis".

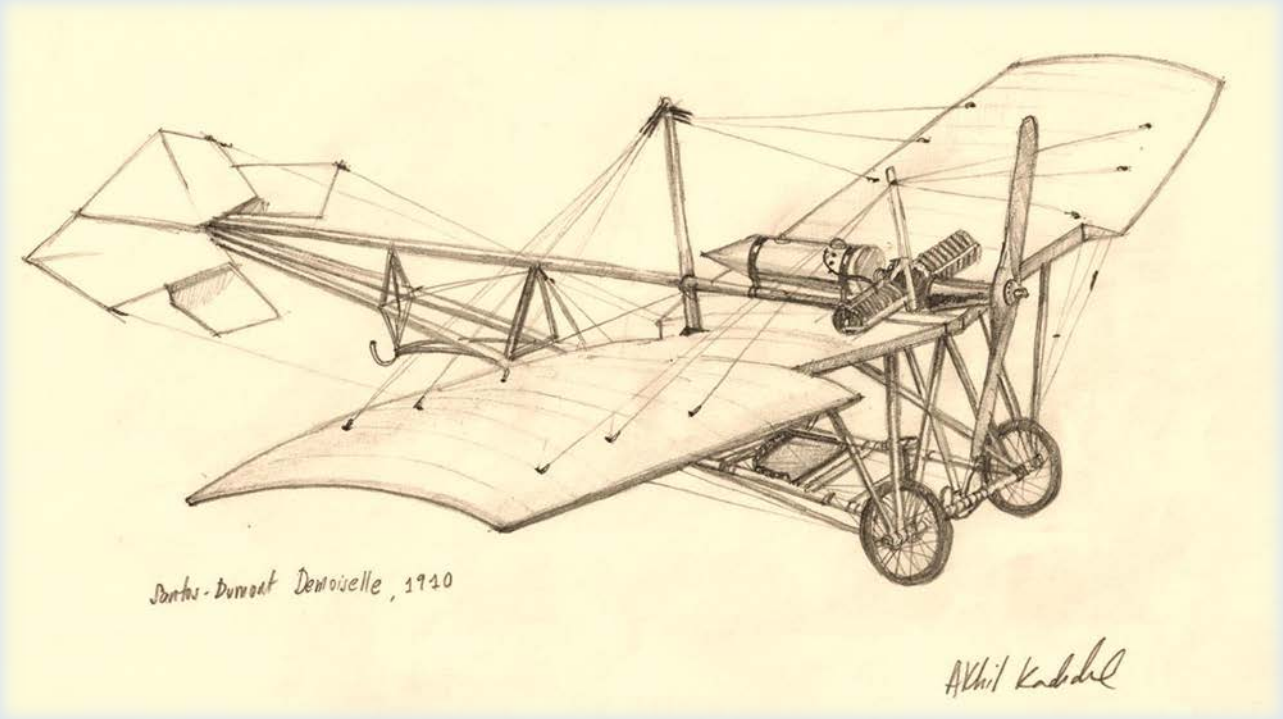
12/11/1937: Se inicia en República Dominicana el “Vuelo Panamericano”, el cual es realizado por tres aviones que pertenecían a la Sociedad Columbista Panamericana, al Ejército Constitucionalista de Cuba y a la Marina Constitucional Cubana.

13/11/1899: Alberto Santos-Dumont, realiza su primera experiencia con su globo dirigible Nº 3 en el Parque de Aerostación de Vaugirard en París.

13/11/1914: El aviador Silvio Pettirossi, luego de su exitoso viaje de estudios a Francia y su posterior gira de presentaciones acrobáticas, llega al Paraguay a bordo del vapor Formosa, trayendo su monoplano Deperdussin “T” desarmado.

14/11/1979: Denominase “Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez”, al Aeropuerto de El Salvador, conocido por Aeropuerto Internacional de El Salvador, ubicado en jurisdicción de San Luís Talpa, departamento de La Paz.

15/11/1907: El pionero de la aviación, don Alberto Santos-Dumont realiza en París su primer ensayo con su aeroplano Nº 19 bautizado como “Demoiselle”.



15/11/1924: Fallece en un accidente sobre el mar, Artur de Sacadura Freire Cabral, oficial naval portugués que junto a Gago Coutinho realizaron la primera travesía aérea sobre el Atlántico sur en 1922.

15/11/1934: El Arma Aérea Paraguaya realiza varias misiones claves de reconocimiento y bombardeo con aviones Potez 25 en la zona de Cañada El Carmen, los que permitieron elaborar mapas más exactos de dicho frente. Estos vuelos de reconocimiento ayudaron definitivamente a la victoria, ya que al día siguiente, El Carmen cayó en poder del Ejército Paraguayo.

16/11/1893: Nace en Obrajes, Bolivia el señor Juan Mendoza Nernuldes, primer piloto boliviano que surcará los cielos de Oruro el 21 de noviembre de 1921.

16/11/1916: En la Escuela de Aeronáutica Militar, se gradúan los primeros aviadores de la Armada de Chile, Contador 3º, señor Carlos Yánquez Cerda; Guardiamarina de 1ª, señor Enrique de la Maza; y el Torpedista señor Luis Farías.

16/11/1936. Es creado el Club Aéreo de Valdivia, en el sur de Chile.

17/11/1948. El Aeródromo nacional de Apiay cambia su denominación a Base Aérea de Apiay. Hoy en día es la sede del Comando Aéreo de Combate Nº2 de la Fuerza Aérea de Colombia.

Atrás de pie: **Teniente Valdivieso; Contador 2º Carlos Yánquez; Capitán Urrutia; Gma. De la Maza; Subteniente ecuatoriano Pedro Traversari y Subteniente Sosa.**

Sentados: **Sargento Soto; Cont. Constanzo; Sargento González; Torpedista Farías; Sargento Ojeda y Sargento Cofré.** Archivo 1916

17/11/1994: Se realiza el lanzamiento oficial de LINEAS AEREAS DEL ESTE S.A. (LADESA), que iniciaría sus operaciones en los primeros meses de 1995 con aeronaves BAE Jetstream 31 en vuelos de cabotaje en el Paraguay.

19/11/1913: El Capitán Manuel Barreiro y el Piloto Teniente Julio Ríos serán los primeros heridos españoles en acción de guerra aérea, cuando son alcanzados desde tierra al sobrevolar con un avión Farman, el Monte Cónico durante una misión de reconocimiento en Marruecos.

20/11/1913: Por ley Nº 5528 se crea la Escuela Militar de Aviación del Uruguay. Su primera sede se ubicó en el hoy Aeródromo Militar "Capitán Boiso Lanza" actual asiento del Comando General de la Fuerza Aérea. Su primer director fue don Juan Manuel Boiso Lanza, que la historia quiso que también fuera su primer Mártir. En 1935 aprobada la Ley de cuadros se crea el escalafón de Aeronáutica como quinta Arma del Ejército, cambiándose ese mismo año el nombre para pasar a ser Escuela Militar de Aeronáutica.

20/11/1936: Los hermanos Alberto y Jorge Márquez Vaeza, de apenas 29 y 22 años fundan en Uruguay, "Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea" (PLUNA).

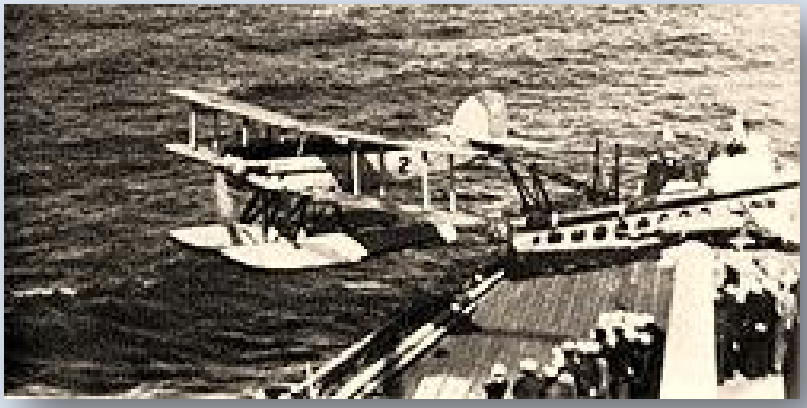
20/11/1937: Se traslada a la actual ubicación y pasa a denominarse Aeródromo Militar Gral. Artigas, hoy Base Aérea, con la gran responsabilidad de tener el nombre del primero de los Orientales.

21/11/1923: Se dicta un primer Curso de Informaciones para Oficiales de la Aeronáutica Militar Chilena, en El Bosque. Participaron el entonces Director de Aeronáutica, General Contreras; Director de la Escuela de Aviación, Capitán Aracena; Comandante de la Escuadrilla Mixta, Capitán Baraona y 41 otros oficiales, entre pilotos y otras especialidades.

21/11/1984: Se registra el primer nacimiento en Territorio Antártico Chileno. En "Villa Las Estrellas", nace Juan Pablo Camacho Martino. Sus padres fueron el Dr. Germán Camacho, médico de la entonces Base Aérea Antártica "Teniente Marsh", y la señora Ana María Martino.

22/11/1967: Se realiza sobre la ciudad de Santiago, el primer vuelo de un avión Hawker Hunter en Chile, tripulado por el entonces Capitán de Bandada (A), señor Jaime Estay Viveros.

23/11/2007: A la edad de 98 años, fallece el Coronel de Aviación, señor Agustín Pasmor, héroe de la aviación paraguaya y veterano de la Guerra del Chaco.



23/11/1935: Por primera vez, el Acorazado chileno Almirante Latorre recala en Punta Arenas. Lo hace integrando la escuadra que realiza maniobras y lleva a bordo un avión Fairey III F, que lanza desde cubierta, empleando una catapulta de origen italiano puesta a punto en enero de 1932 en Talcahuano.

El primer aviador chileno en utilizar este medio para despegar fue el teniente Teodoro Ruíz Diez, de la Fuerza Aérea Nacional, quién había recibido instrucción en Italia para el despegue con catapulta, entrenando posteriormente a los tenientes de la F.A.N. Rodolfo Marsh y Enrique Byers del Campo, para que continuaran operando desde el Latorre.

24/11/1912: Jorge A. Newbery cruza el Río de la Plata en el monoplano Centenario, un Bleriot con un motor Gnome de 50 HP. Siendo el primero en cruzar el río y volver en el mismo día.

24/11/1944: Es creado el sector de El Belloto, el Club Aéreo de la Universidad Federico Santa María, gracias al aporte de la Fundación Santa Maria.

Su primer presidente fue don Julio Hirschmann, profesor de Termodinámica de este plantel educacional. En un principio se construyó un amplio hangar para alojar los dos aviones de entrenamiento Miles Magister, de ala baja y cabina abierta, con motor 145 HP, de fabricación inglesa. El CAUSM tuvo su propia pista de aterrizaje dispuesta en forma paralela al camino Troncal, lo que es ahora la Avenida V Centenario.

24/11/2003: Un avión P-3 "Orión" perteneciente al escuadrón de exploración aeromarítima de la armada, apoya a científicos chilenos y de la NASA en sus investigaciones en la Antártica hasta el día 14 de diciembre de este año.

25/11/1919: Por Real Decreto se establecen las Normas de Navegación Aérea en Territorio Español y se aprueba el Reglamento de Navegación Aérea Civil para el Reino de España.

27/11/1912: Eduardo Schaerer Vera y Aragón fue el primer presidente paraguayo que sobrevoló durante 14 minutos la ciudad de Asunción en 1912.

27/11/1992: Se declara Día Nacional de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela.

28/11/1931: Se realiza el primer correo aéreo nacional de Panamá. Este es realizado en el avión anfibio bautizado como “3 de Noviembre” (recordando el importante día de 1903, en que Panamá se separó de Colombia)al mando de Marcos A. Gelabert, y constará de estampillas especialmente expedidas para ese vuelo inaugural. El avión realizó escala en Taboga, Chorrera, Bejuco, Antón, Penonomé y varias poblaciones hasta llegar a Puerto Armuelles y Almirante, en Bocas del Toro.

28/11/1948: Se instituye la Medalla “Campaña del Atlántico Sur” de la Fuerza Aérea Brasilera (ley Nº 497) la que será otorgada a pilotos y tripulantes aéreos que combatieron en la Segunda Guerra Mundial.

28/11/1957: Fallece Domingo Rosillo del Toro, primer piloto cubano en obtener una licencia aeronáutica en octubre de 1912.

28/11/1958: Por Orden Particular Nº 2 del Comando en Jefe de las FF.AA. del Paraguay, se crea la Base Aérea de Nueva Asunción en el Chaco Paraguayo.

28/11/2004: Primer vuelo inaugural de CONVIASA, aerolínea estatal venezolana, el que se realizó con un avión De Havilland Canada Dash 7, desde Caracas hasta el Aeropuerto Internacional del Caribe “Santiago Mariño”, en la Isla de Margarita.

29/11/1929: Los norteamericanos, Comodoro Richard E. Byrd, junto al piloto Bernt Balchen, Harold June y el capitán Ashley McKinley realizan el primer sobrevuelo por el Polo Sur.

30/11/1984: Dos aviones Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile, alcanzan el Polo Sur, descendiendo en la Base Antártica estadounidense Amundsen Scott. Con apoyo desde bases terrestres pre establecidas y desde un C-130 que les brindó combustible y otros abastecimientos mediante paracaídas, estos aviones marcan un hito en los objetivos de exploración y soberanía antártica.

Los aviones Twin Otter fueron tripulados por el Comandante de Escuadrilla (A), señor Claudio Sanhueza; el Capitán de Bandada (A), Navegante, señor Francisco de Diego; los Tenientes (A), Sres. Ricardo Ruminot y Leandro Serra; el Suboficial, Sr. Carlos Palacios V. y el Sargento 2°, Sr. José Bermedo.

V. Galería de hombres y hechos destacados

*A pocos meses de conmemorarse el centenario del **Primer Congreso Aeronáutico Panamericano** realizado en nuestro país, hemos considerado el publicar este trabajo en que se resume una interesante e ilustrativa crónica de cómo se gestó este importante acontecimiento aeronáutico americano.*

*Esperamos que este sea el primero de muchos otros estímulos para que puedan interiorizarse y participar del próximo **XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial a celebrarse en Santiago de Chile,** entre el 23 y 29 de marzo de 2016*

Crónica de la génesis del Primer Congreso Aeronáutico Panamericano realizado en Chile en 1916

Sesión de apertura de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana realizada en el Salón de Honor de la Universidad de Chile. Concurrieron el Ministro de Relaciones Exteriores don Ramón Subercaseaux, Miembro Honorario del Comité organizador; embajadores de los países participantes; la Directiva del Aero Club de Chile y otras autoridades de Gobierno y de la ciudad.

"Con motivo de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, celebrada en Santiago de Chile, entre el 9 y el 17 de marzo de 1916, se reunieron representantes de los principales países del continente, donde la aviación era ya una realidad, situación que hacía necesario legislar sobre el espacio aéreo y establecer convenios para el uso de las futuras rutas que surcarían los cielos de América.

A ella asistieron delegados de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Perú, Paraguay, Uruguay y finalmente, como representante del Aeroclub de Nueva York, EE.UU., el Precursor de la Aviación Mundial, el brasilero Alberto Santos-Dumont, la figura más conocida en los albores del siglo" *(1)*

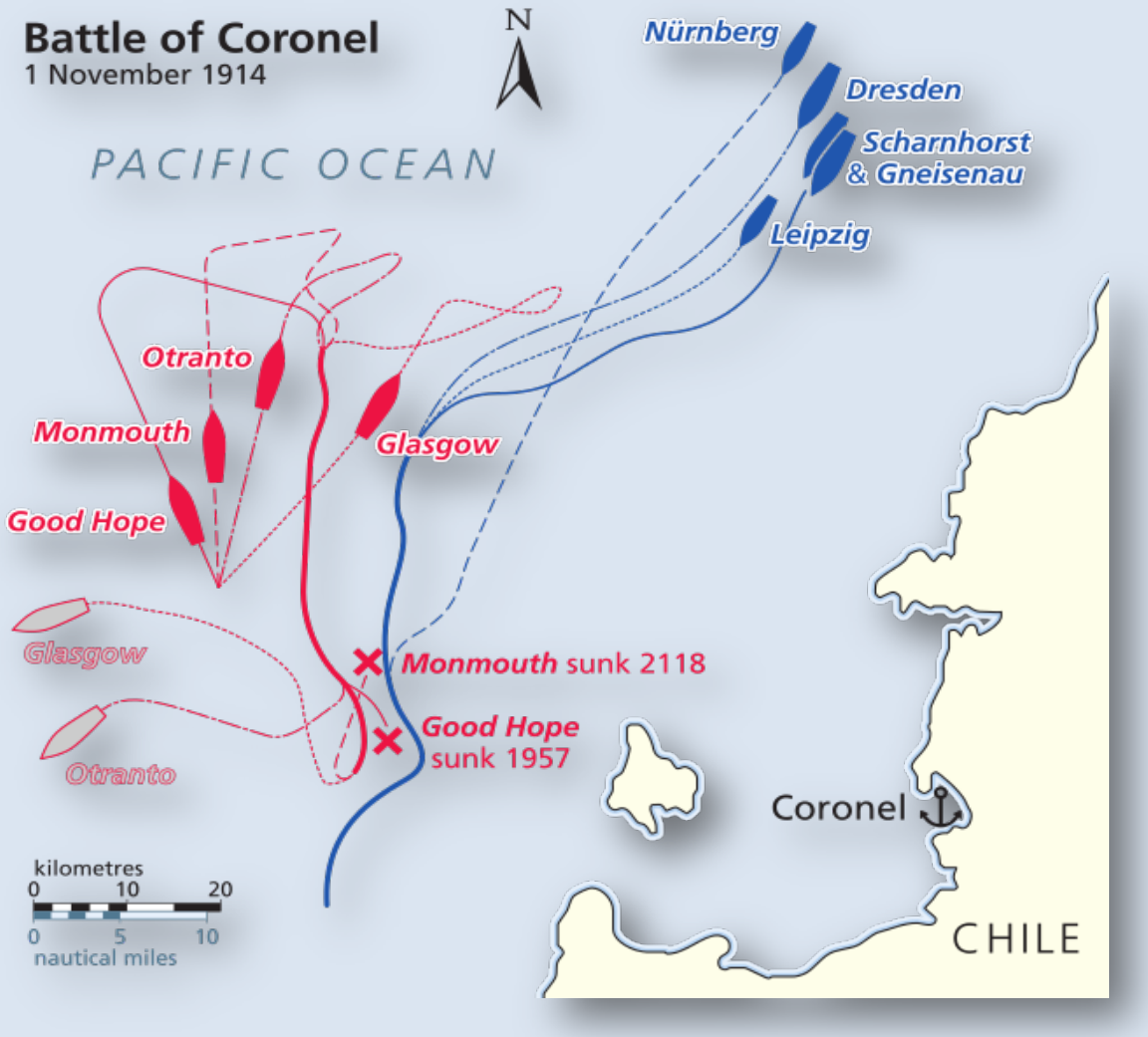
Era este el primer y magno evento aeronáutico panamericano que se realizaría en esta parte del orbe mientras la antes pujante Europa se encontraba inmersa en un año y medio de sangrientos conflictos, que más adelante conoceríamos como "la Gran Guerra".

La idea de reunirse en el mes de marzo de 1916 era casi un hecho, la prensa capitalina publicaba el interés que existía en los "cuerpos directivos de la Aviación Americana" para conversar y convenir el uniformar la reglamentación existente sobre aviación y finalmente formar una Asociación.

Las primeras experiencias en el campo bélico aeronáutico europeo que se iban distinguiendo, levantaban señales de alerta no sólo para el tema aéreo sino que advertían nubes oscuras de su hasta entonces casi desconocido uso bélico.

El conflicto de Europa había llegado de algún modo hasta este último confín de América del sur y de improviso parecía de alguna manera tocar a nuestras puertas, no solamente a través de las cuantiosas noticias escritas. El hecho de que en las costas de Chile se llevara a cabo el primero y uno de los más importantes enfrentamientos navales de comienzos de siglo, hacía partícipes de la guerra no sólo a las numerosas e influyentes colonias europeas residentes en nuestro país.

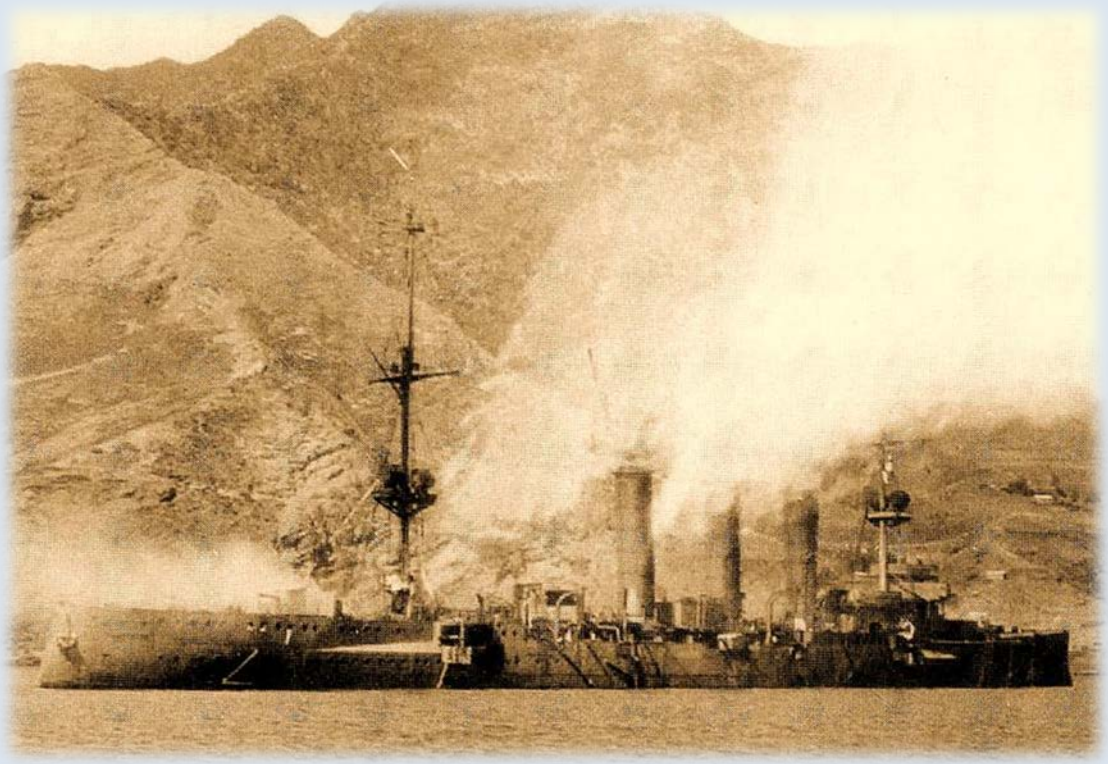
La noticia del abrumador triunfo que la Flota naval alemana del Pacífico tuviera sobre los buques ingleses HMS Good Hope y HMS Monmouth frente a la costa de Coronel, nos cambiaba de alguna manera, el rol de espectadores a casi actores. Lo mismo sucederá cuando el segundo gran encuentro naval se traslade a las Falklands, pues ahora Argentina sabrá de la guerra allende a sus costas.



Movimientos de las flotas durante la batalla
Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Coronel#mediaviewer/File:Battle_of_Coronel_map.svg

Esta realidad y sensación de cercanía con una guerra a la cual a la fecha, sólo teníamos acceso a través de la prensa y revistas, fue de algún modo preparándonos en el colectivo para aquilatar las desgracias e inhumanidad existente en un conflicto armado.

En el Chile de 1915, viviríamos varios acontecimientos que influirían en la propuesta chilena para formar una Federación Aeronáutica Panamericana, que como ya mencioné, regulará algunos aspectos tan esenciales como el derecho a soberanía e inviolabilidad de los Estados frente al Espacio Aéreo, la asignación de matrícula y nacionalidad a las aeronaves, el uso de aviones para evacuación médica, el transporte aéreo, el uso de aeronaves en conflictos, otros tantos temas de carácter científico y por sobre todo la creación de una entidad aérea de carácter panamericano.



Crucero alemán Dresden en Bahía Cumberland de la Isla Robinson Crusoe perteneciente al Archipiélago chileno de Juan Fernández (1915).

Era marzo cuando la saga del último buque sobreviviente de la Escuadra alemana que comandara el Vicealmirante Graf Maximilian von Spee, traía de vuelta a las costas chilenas, los trágicos desenlaces de la guerra.

El crucero alemán Dresden, era hundido en aguas de la Isla Robinson Crusoe, vulnerando no sólo la neutralidad chilena sino que afectando directamente a la población de la principal y única bahía de la isla.

La preocupación política del país se centraba en las próximas elecciones presidenciales del mes de junio, por lo que las acciones y determinaciones diplomáticas y políticas de algún modo resultaron algo erráticas al respecto.

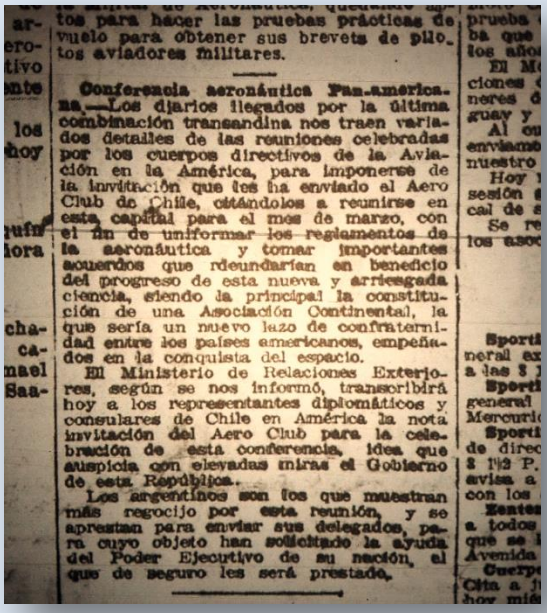
Luego estaba presente otro factor que sería angular y decisivo en la generación del Congreso Aeronáutico, era este la reunión que los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile acordaron para tratar el tema trilateral conocido como el Pacto A.B.C., mismo que se realizó en el mes de mayo de ese año en la ciudad de Buenos Aires, aunque finalmente no fuera más tarde ratificado por Argentina.

Anverso y reverso de la Medalla que recuerda el Pacto A.B.C.

Este importante encuentro diplomático y político era la esperanza que unía en una confraternidad a los tres más importantes países del continente sur de América. Fue tal el revuelo que los medios realizaron al cubrir sobre este acuerdo internacional, que los chilenos seguían en la prensa cada declaración y actividad que los Cancilleres y sus comitivas realizaban a diario.

El impacto mediático que ofrecía al público el **Pacto ABC**, jugaba con los más profundos deseos ante la posibilidad clara de resolución pacífica de conflictos entre las naciones, por lo que las elecciones presidenciales ya pasaban a un segundo plano. Sólo para ilustrar al lector, me gustaría señalar que la población electoral en Chile de ese entonces apenas superaba los 184.000 votantes, por sobre una población total de 3.600.000 habitantes.

Ante esta situación fraternal de acercamiento entre naciones con ideales y principios parecidos, nació la idea por parte del directorio del Aero Club de Chile de plantear la formación de una Federación Panamericana de Aviación.


tos para hacer las pruebas prácticas de vuelo para obtener sus brevets de pilotos aviadores militares.

Conferencia aeronáutica Pan-americana.—Los diarios llegados por la última combinación transandina nos traen variados detalles de las reuniones celebradas por los cuerpos directivos de la Aviación en la América, para imponerse de la invitación que les ha enviado el Aero Club de Chile, citándolos a reunirse en esta capital para el mes de marzo, con el fin de uniformar los reglamentos de la aeronáutica y tomar importantes acuerdos que redundarían en beneficio del progreso de esta nueva y arriesgada ciencia, siendo la principal la constitución de una Asociación Continental, la que sería un nuevo lazo de confraternidad entre los países americanos, empeñados en la conquista del espacio.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, según se nos informó, transcribirá hoy a los representantes diplomáticos y consulares de Chile en América la nota invitación del Aero Club para la celebración de esta conferencia, idea que auspicia con elevadas miras el Gobierno de esta República.

Los argentinos son los que muestran más regocijo por esta reunión, y se aprestan para enviar sus delegados, para cuyo objeto han solicitado la ayuda del Poder Ejecutivo de su nación, el que de seguro les será prestada.

Conferencia aeronáutica Pan-americana.- *Los diarios llegados por la última combinación trasandina nos traen variados detalles de las reuniones celebradas por los cuerpos directivos de la Aviación en la América, para imponerse de la invitación que les ha enviado el Aero Club de Chile, citándolos a reunirse en esta capital para el mes de marzo, con el fin de uniformar los reglamentos de la aeronáutica y tomar importantes acuerdos que redundarán en beneficio del progreso de esta nueva y arriesgada ciencia, siendo la principal la constitución de una Asociación Continental, la que sería un nuevo lazo de confraternidad entre los países americanos, empeñados en la conquista del espacio.*

Recorte del diario El Mercurio, 19 de noviembre de 1915

El Ministerio de Relaciones Exteriores, según se nos informó, transcribirá hoy a los representantes diplomáticos y consulares de Chile en América la nota de invitación del Aero Club para la celebración de esta conferencia, idea que auspicia con elevadas miras el Gobierno de esta República.

Los argentinos son los que muestran más regocijo por esta reunión, y se aprestan para enviar sus delegados, para cuyo objeto han solicitado la ayuda del Poder Ejecutivo de su nación, el que de seguro les será prestado.

A fines de diciembre de 1915, el diario El Mercurio publicaba respecto al avance del Congreso, anunciando la confirmación de Argentina y Brasil quienes prometían hacerse representar en la reunión por medio de delegaciones especiales. También se daba cuenta de comunicaciones particulares recibidas de otros países, en las cuales se comunicaba el interés que existía por parte de la Aeronáutica de Bolivia, Perú y Uruguay por participar.

El 13 de enero de 1916 volvía a mencionar que con motivo de la celebración del primer Congreso Aeronáutico Pan-Americano, el Aero Club de Chile estaba preparando los programas y reglamentos para dos o tres concursos que se llevarían a cabo en el mes de marzo próximo. También señalaba que uno de esos concursos se realizaría en Viña del Mar con la asistencia de los delegados extranjeros que visitarían el país como representantes de las principales instituciones aeronáuticas de América. La misma nota más abajo señalaba sobre la composición de la nueva comisión directiva del Aero Club Argentino para ese año, quedando formada por el célebre ingeniero, señor Alberto R. Mascias en la Presidencia, los señores Ernesto Newbery y el Teniente Coronel Enrique Mosconi como 1º y 2do Vicepresidentes respectivamente. A continuación como Secretario estaba la figura del señor Eduardo Bradley quien el 24 de junio de ese mismo año realizaría finalmente junto al Teniente mendocino señor Ángel María Zuloaga, el célebre cruce de la Cordillera de los Andes por su parte más alta desde Chile hacia Argentina.

Al respecto de esto último, la prensa del día 14 del mismo mes destacaba bajo el título de **La travesía de Los Andes en Globo** en la sección de **AVIACIÓN**, lo siguiente:

"*Está en vías de llevarse a término, la iniciativa del piloto Eduardo Bradley, de atravesar en globo la cordillera de Los Andes. El Aero Club Argentino facilitará el esférico Eduardo Newbery, de 2.300 metros cúbicos de capacidad, así como los aparatos registradores y las observaciones sobre los vientos practicadas anteriormente en la cordillera. El piloto Bradley y los que han de ser sus acompañantes, aviadores Zuloaga y Crespo, ponen de su parte todo su entusiasmo y la decisión inquebrantable de cumplir con sus propósitos. Para completar el conjunto faltan todavía algunos medios que han de proporcionar las autoridades nacionales, tales como la preparación y conducción del hidrógeno que será fabricado especialmente, pues su utilización es prenda segura de éxito, según afirma el iniciador de la tentativa. Según lo informado, la prueba tendrá su punto de partida en Chile, y la travesía de la cordillera se verificará sobre los picos más altos, Bradley confía en que la dirección de las corrientes aéreas lo transportará a tierra argentina en poco tiempo. Por el momento la única dificultad que se le presenta a Bradley en su intento, es la fabricación y la conducción del hidrógeno necesario para inflar el Eduardo Newbery".*

Pocos días más tarde, el viernes 21 de enero, señalaba que a medida que se acerca la fecha de la reunión aeronáutica pan-americana aumenta el entusiasmo en los círculos científicos y deportivos del país. Diariamente la Secretaría del Aero Club Chileno, institución organizadora de la conferencia, recibía noticias y comunicaciones muchas de las cuales solicitaban pormenores y detalles del encuentro. Con la misma fecha señalaba el diario El Mercurio de Santiago, que un cable recibido por

parte de su corresponsal en los Estados Unidos de Norteamérica, les indicaba ***"Santos Dumont y delegados por Aero Club Americano llegarán a Valparaíso el 1º de marzo".***

El diario del 22 de enero de 1916, agregaba un nuevo e interesante componente de apoyo para este gran evento panamericano. Era el total apoyo del gobierno de Chile, a través de su Ministerio de Relaciones Exteriores que invitaba a los Gobiernos americanos a sumarse a este acto. El inicio de la nota señalaba lo presente:

"Con verdadero interés sigue trabajando la comisión ejecutiva de la Primera Conferencia Aeronáutica Pan- Americana designada por el Aero Club de Chile, en la preparación de los diversos trabajos inherentes a esta reunión aeronáutica que se celebrará en Santiago durante los días 9 al 11 de marzo próximo, bajo el patrocinio del Supremo Gobierno de este país. Con el fin de asegurar la representación de los diversos países de este continente, el Ministerio de Relaciones Exteriores impartió una circular a las Legaciones chilenas, a fin de que procedan a invitar a los respectivos Gobiernos a adherirse a esta conferencia, donde; a la par que se dilucidarán interesantes temas relacionados con la aeronáutica, se hará alta obra pan-americanista, uniendo a todos los elementos que trabajan por la misma causa en este continente.

El Aero Club de Chile ha recibido ya tres importantes adhesiones; la del Aero Club Argentino, que promete enviar una delegación y probablemente algunos de sus mejores pilotos y aeronautas con su respectivo material; la del Aero Club de Brasil, que será representado por el célebre aviador Santos Dumont, la figura más culminante de la aviación mundial, pues figura como uno de sus precursores, y el aviador, teniente Bento Ribeiro, que desempeña la dirección de la Escuela de Aviación de Rio de Janeiro, y finalmente la del Aero Club de los Estados Unidos de Norteamérica, cuyos delegados arribarán a Valparaíso el 1º de marzo próximo. Fuera de estas adhesiones que de por sí aseguran el más completo éxito a la reunión en referencia, se espera que en breve llegarán la de las instituciones aeronáuticas de Bolivia, Perú, Uruguay y Ecuador." (2)

Con igual fecha se agrega a esta noticia, una novedad acordada en alguna de las últimas sesiones de Directorio y Comité Ejecutivo del Aero Club para esta reunión, y es la de nombrar miembros honorarios de la Conferencia a los señores Cancilleres de Argentina, Brasil y Chile, señores Murature, Muller y Subercaseaux, en atención a que la idea de esta conferencia nació,-como lo indicara en los inicios de este artículo-,entre los miembros del Aero Club de Chile durante la reunión de los Representantes del A.B.C. en la ciudad de Santiago. De igual forma se designó con igual cargo al Ministro de Guerra y Marina de Chile, como un reconocimiento a las facilidades prestadas para la realización de este acto y considerando, además, que bajo ese Ministerio estaba el control de la aviación militar.

Nuevamente se hacía mención a la fijación de dos grandes concursos en Viña del Mar y Santiago. El de Viña sería el 7 de marzo (Miércoles de Ceniza), bajo el siguiente programa de pruebas:
Lanzamiento de bombas, Caza del Globo en aeroplano y presentación en conjunto de toda la escuadrilla militar y civil en vuelo sobre la pista. Es curioso observar que esta contemplaba en su génesis aspectos de la aviación como instrumento bélico, seguramente sujeto a muchas de las notas periodísticas que a diario se recogían en los periódicos. También se hacía mención que parte de las entradas de este concurso a realizarse en Viña del Mar, serían destinadas a la suscripción pública para obsequiar el primer hidroplano para la Armada chilena, idea propuesta por el distinguido señor

Armando Venegas de la Guarda, Secretario del Aero Club y del Comité ejecutivo creado para la ocasión.

Por otra parte el concurso planificado para el domingo 12 de marzo en Santiago, establecía dentro de su programa: Record de altura; planeo de mayor duración; aterrizaje más correcto dentro de un círculo fijado de antemano y vuelos libres y acrobacias por los pilotos inscritos. Se mencionaba que dichos programas y pruebas tenían un alto interés científico y deportivo, ya que contribuían a demostrar "*la mejor competencia del piloto*" y las otras a "*la estabilidad del aeroplano, evidenciando la mejor construcción*".

El 8 de febrero nuevamente el diario traía noticias de la travesía en globo que se realizaría, la nota señalaba "*En la presente semana se dará comienzo en el Parque del Aéreo Club en Belgrano a las pruebas para la fabricación del hidrógeno que utilizarán para la ascensión de los Andes los pilotos Bradley y Zuloaga. El ingeniero señor Rafael Anzorena con el piloto Bradly han tomado a su cargo la tarea de probar la nueva maquinaria productora de hidrógeno.*

En cuanto a la travesía, ella se efectuará en los primeros días del mes entrante, coincidiendo con la inauguración del Congreso Aeronáutico Americano que se reunirá en Santiago".

La fecha de arribo a Chile de Eduardo Bradley y dos globos no fue sino hasta el 6 de marzo de 1916.

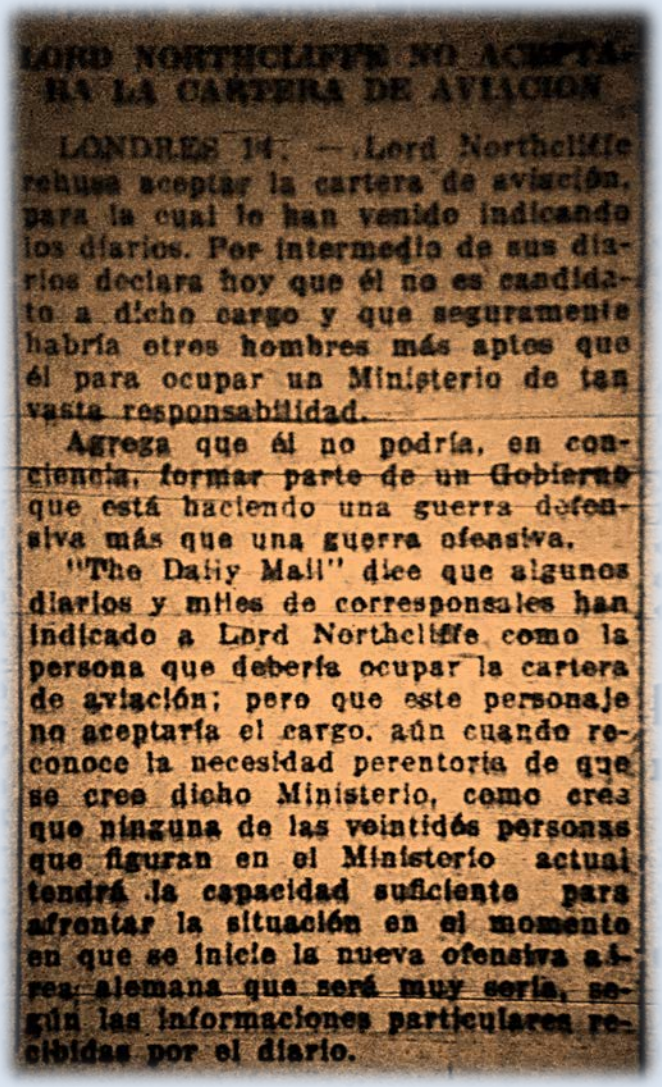
A diferencia de lo que establecía la nota, la realización de este hito aeronáutico no se pudo concretar finalmente sino hasta el mes de junio.

Aquí también resulta interesante de descubrir que uno de los problemas más esenciales para realizar este vuelo, que era la cantidad de gas necesario a llevar en el globo, fue resuelto con la ayuda y cálculos que le proporcionara Alberto Santos Dumont a Eduardo Bradley.

Alberto Santos Dumont junto al ingeniero Eduardo Bradley

El jueves 10 de febrero anunciaba una nueva reunión de la comisión de aviación del Aero Club de Chile, con el objeto de aprobar los reglamentos confeccionados para los concursos aeronáuticos que se llevarían a cabo en el mes de marzo próximo.

La importancia que la aviación iba adquiriendo en el mundo como una entidad nueva y de características muy propias, agregaba con el desarrollo que tenía la misma en el conflicto mundial, sus primeras actitudes con la generación de una Cartera de Aviación. Ejemplo de esto son algunas de las noticias que aparecían en algunos de los medios de Santiago y Valparaíso a mediados del mes de febrero, entre tantas que se publicaban del avance y efectos de la guerra europea.



LORD NORTHCLIFFE NO ACEPTA LA CARTERA DE AVIACION

LONDRES 14. — Lord Northcliffe rehusa aceptar la cartera de aviación, para la cual le han venido indicando los diarios. Por intermedio de sus diarios declara hoy que él no es candidato a dicho cargo y que seguramente habría otros hombres más aptos que él para ocupar un Ministerio de tan vasta responsabilidad.

Agrega que él no podría, en conciencia, formar parte de un Gobierno que está haciendo una guerra defensiva más que una guerra ofensiva.

"The Daily Mail" dice que algunos diarios y miles de corresponsales han indicado a Lord Northcliffe como la persona que debería ocupar la cartera de aviación; pero que este personaje no aceptaría el cargo, aún cuando reconoce la necesidad perentoria de que se cree dicho Ministerio, como creía que ninguna de las veintidós personas que figuran en el Ministerio actual tendrá la capacidad suficiente para afrontar la situación en el momento en que se inicie la nueva ofensiva aérea alemana que será muy seria, según las informaciones particulares recibidas por el diario.

Recorte del diario El Mercurio, 15 de febrero de 1916

LORD NORTHCLIFFE NO ACEPTA LA CARTERA DE AVIACION

LONDRES 14. - Lord Northcliffe rehúsa aceptar la cartera de aviación, para a cual le han venido indicando los diarios. Por intermedio de sus diarios declara hoy que él no es candidato a dicho cargo y que seguramente habría otros hombres más aptos que él para ocupar un Ministerio de tanta responsabilidad.

Agrega que él no podría, en conciencia, formar parte de un Gobierno que está haciendo una guerra defensiva más que una guerra ofensiva.

"The Daily Mail" dice que algunos diarios y miles de corresponsales han indicado a Lord Northcliffe, como la persona que debería ocupar la cartera de aviación; pero que este personaje no aceptaría el cargo, aun cuando reconoce la necesidad perentoria de que se cree dicho Ministerio, como creía que ninguna de las veintidós personas que figuran en el Ministerio actual tendrá la capacidad suficiente para afrontar la situación en el momento en que se inicie la nueva ofensiva aérea alemana que será muy seria, según las informaciones particulares recibidas por el diario.

Otro artículo publicado a comienzos de marzo, en el diario El Mercurio de Valparaíso, no solamente alababa el uso de la aviación, sino que además definía al público su empleo y servicios. Su título era:

La Aviación Militar – La quinta arma de guerra.- *Aviación de artillería, de reconocimiento, de caza y de bombardeo.* La nota hacía mención a las declaraciones hechas el 8 de febrero pasado por el Ministro de Guerra y subsecretario de la aeronáutica militar francés, M. René Besnard, cuando emitiera un informe acerca de los vuelos de zeppelines alemanes sobre París. Tras el informe realizado, Besnard presentaba su renuncia y asumía que el tema aeronáutico lo sobre pasaba y advertía que en la actualidad se necesitaba un Ministerio dedicado a esta nueva arma. Una de la conclusiones relevantes de este informe se definía bajo las siguientes palabras del propio Besnard: ***"Los progresos de la aviación y el importantísimo papel que este moderno elemento militar está jugando en la monstruosa contienda europea, hizo que el gobierno francés creara recientemente en el Ministerio de la Guerra, la sub-secretaría de estado para la aviación."***

Al respecto M. Besnard opinaba que había que fomentar las materias relacionadas, dando impulso a la fabricación de aparatos como a las escuelas de pilotos. También establecía que había que establecer una armonía completa entre las necesidades de los aviadores militares y los medios de fabricación de los constructores. La aviación, decía Besnard, "***es a la vez, una ciencia y una arma nueva. Está en plena evolución, en plena transformación".***

Luego agregaba que estaba dividida en cuatro partes, la primera de ellas hacía referencia a "regular el tiro de la artillería y a señalar los objetivos del enemigo". Esta era la "*Aviación de artillería".* Luego se necesitaba realizar reconocimientos alrededor de las líneas enemigas; reconocimientos tácticos y estratégicos, los que aportarían al Alto Mando informes precisos sobre los movimientos de tropas y posiciones enemigas. A esta le llamaba "*Aviación de reconocimiento".* La tercera hacía referencia a la "*Aviación de caza*", labor que se atribuía a los pilotos que con "*gran maestría, facilitaban a la artillería sus evoluciones sobre las líneas enemigas (*reflexión no poco curiosa si se observaba que la aviación era algo totalmente nuevo en el desarrollo de un conflicto). Finalmente, estaban los aeroplanos destinados a arrojar proyectiles sobre las posiciones enemigas y centros industriales, esta era la llamada "*Aviación de Bombardeo".* Tras estas definiciones, M. Besnard reflexionaba con el siguiente vaticinio: "***Los admirables servicios que prestan estas máquinas aéreas, y el formidable desenvolvimiento de la aviación, contribuirán grandemente a la victoria definitiva".***

Luego de este paréntesis, necesario para situar al lector sobre la importancia que iba tomando la aviación no sólo para con el conflicto europeo, volvemos a lo que pasaba en Chile y el desarrollo y difusión de lo que sería la primera Conferencia Aeronáutica Panamericana.

El 16 de febrero una nueva nota en primera página de El Mercurio, le contaba al público lector sobre los avances y alcances que la preparación de esta importante Conferencia iba teniendo en el país. La nota rezaba así "*En ediciones anteriores informamos a nuestros lectores que se habían dirigido a Valparaíso los señores Jorge Matte, Armando Venegas y Juan Agustín Maluenda, designados por el Aero Club de Chile para gestionar la preparación del concurso de aviación que se realizará en Viña del Mar durante la estada en nuestro país de los delegados a la primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana.*

En efecto, la citada comisión obtuvo el lunes la celebración de una reunión en los salones de la Intendencia de Valparaíso y a la cual asistieron las siguientes personas especialmente invitadas por el intendente señor Aníbal Pinto Cruz; primer alcalde de Viña del Mar, don Rafael Ariztía; director general de la Armada, almirante don Lindor Pérez Gacitúa; jefe de la 4ª brigada de infantería, coronel don Jorge Lorca Prieto; presidente del Aero Club de Chile, don Jorge Matte Gormaz; presidente del Valparaíso Sporting Club, don Carlos Álvarez C.; presidente de la Bolsa de Corredores, don Isaac de Tezanos Pinto; presidente de la Asociación de Foot-ball de Chile, don Juan Esteban Ortúzar; presidente de la Asociación de Regatas, don Rafael Luis Barahona; secretario del Aero Club de Chile, don Armando Venegas; tesorero del Aero Club, don Juan A. Maluenda; los señores Luis Blanco, Carlos Alberto Borcosque, Federico Helfmann, capitán Caballero, Lauro Pérez y Guillermo Palacios."

En esta ocasión sostenida con las autoridades regionales, el Presidente del Aero Club explicaba el objeto de esta reunión y solicitaba el valioso apoyo de las personas citadas para dar un mayor éxito a la cita aeronáutica, ya que más allá de mostrar los avances aeronáuticos, esta tenía además un fin patriótico, ya que la mitad de los ingresos que se generaran con las actividades se destinaría para la

adquisición de un hidroplano para la Armada, beneficio que se ofrecería a nombre del Aero Club chileno.

Tras intercambiar ideas, se acordó que el concurso en Viña del Mar ahora se celebraría el día sábado 11 de marzo, se designó además un comité regional que gestionaría la donación de premios y para la organización de las actividades durante la visita de las delegaciones a Valparaíso y Viña del Mar.

Por otro lado, una nueva noticia que le brindaba mayor apoyo gubernamental apareció en la prensa el 17 de febrero cuando se publicaba la respuesta oficial del Canciller argentino José Luis Murature, quien junto a los Ministros de Relaciones Exteriores Lauro Müller del Brasil y Ramón Subercaseaux Vicuña de Chile, habían sido anteriormente nombrados Miembros honorarios de esta reunión Panamericana. La nota decía así:

Ministerio de Relaciones y Culto.

Buenos Aires, febrero 6 de 1916.

Señor Presidente:

He tenido el honor de recibir su nota del 17 de enero pasado, cuya lectura me ha sido muy grata porque el pensamiento que la inspira no puede menos que contar con la adhesión sincera de cuantos se interesan por el ideal de panamericanismo que significa y representa la idea de constituir una Asociación Aeronáutica Panamericana, a cuyo fin se organiza la conferencia que para discutir tal proyecto ha de reunirse en Santiago de Chile entre el 9 y 11 de marzo próximo.

Al aceptar y agradecer mi nombramiento como miembro honorario de la conferencia mencionada, pido al señor presidente acepte los votos que formulo para que la labor de la conferencia vincule íntimamente a todas las entidades aeronáuticas que trabajan por la misma causa en América.

Aprovecho la oportunidad para ofrecer al señor presidente las seguridades de mi consideración distinguida.

(Firmado) José Luis Murature

El sábado 19 de febrero de 1916, se anunciaba públicamente la participación de la aviación militar con la designación de una delegación que representará a la Escuela de Aeronáutica Militar en la conferencia, cuya composición estaba compuesta por el Director de aquel plantel, Mayor de Ejército, Carlos Lira Quintanilla, el Capitán Manuel Ávalos Prado y el Teniente Augusto Magnan Varas. También se anunciaba la próxima incorporación de otros Institutos científicos y de Educación procederían a designar sus delegados, entre ellos la Federación de Estudiantes, Instituto de Ingenieros, etc. También se hablaba que con relación a los concursos de aviación, se trabajaba activamente en los Talleres de la Escuela de Aeronáutica para preparar todo el material necesario.

Se esperaba a través de la prensa que participara el popular Aviador Clodomiro Figueroa Ponce que por esos días estaba en Antofagasta, donde realizaba espléndidos vuelos. En cuanto al aviador Luis

Omar Page que realizaba vuelos en la ciudad de Cochabamba en Bolivia, se ignoraba que pudiera llegar en fecha oportuna para participar en las pruebas.

El 19 de febrero, el Secretario del Aero Club, Armando Venegas confirmaba las anteriores noticias que el telégrafo había anunciado extraoficialmente donde se decía que era muy probable que se enviaran dos delegados de Lima a la Conferencia. La nota recibida que ahora trascendía a los medios señalaba lo siguiente:

"***Aero Club del Perú.-***

Lima, 25 de enero de 1916.

Señor Armando Venegas, secretario general del Aero Club de Chile.
Santiago.

Muy señor mío:

El Presidente del Aero Club del Perú, señor doctor don Amador F. del Solar, me encarga dar respuesta a las muy atentas comunicaciones de esa digna institución aeronáutica, en el sentido de invitarnos a la primera Conferencia Aeronáutica Pan- Americana, organizada en hora feliz por esa entusiasta corporación digna de ocupar el primer puesto entre las similares en América.

Mucho tenemos que agradecer a ustedes su dignación al tomar en cuenta al Aero Club del Perú para que tomemos parte en dicho Congreso, del que se derivará – estamos seguros- la supremacía y autonomía de la aviación sudamericana. Chile merece, pues, por esta sola iniciativa el apoyo de los países todos que deben aspirar a que sea llevada a la práctica la política de fraternidad en que se esconde el secreto de nuestra fuerza continental.

Desgraciadamente, para el Aero Club del Perú, esta institución nuestra está comenzando a vivir, apenas si contamos con el apoyo público y nos encontramos gestionando la forma de llegar a arreglos con la Liga Peruana de Aviación, que ha sido hasta hace poco la institución que constituía el poder aeronáutico nacional.

Con todo, si la bondad de ustedes es tal, nos será grato enviarles a mediados de febrero próximo una respuesta definitiva que anhelamos sea en sentido positivo, avisándole a la vez la calidad de los delegados que el Perú enviará a la Conferencia preparada por ustedes.

De una manera particular he de felicitarle efusivamente por el triunfo que significa para usted la realización de un acto internacional tan trascendental y tal felicitación aumenta de valor al enviársela yo por ser precisamente en el Perú el iniciador y sostenedor de esta bandera de la aviación, por la que mucho vengo luchando y que no dejaré hasta haberla clavado sobre la cúspide del éxito.

El nombre de usted, por otra parte merece particular estimación de mi parte, porque como yo sé que en Santiago es usted redactor de "El Mercurio", fundador del Aero Club, hoy su secretario general y fundador de la Federación Sportiva Nacional. Igualmente yo soy presidente de la

Federación Sportiva Nacional, que he fundado y presidente, además, del Círculo de Periodistas. Mucho me agradaría entrar en arreglos con usted para que pudiera realizarse en Lima el primer Congreso Sportivo Sud- Americano, contando para ello con el apoyo de la Federación Sportiva Nacional de Santiago.

Con sentimientos de la mayor estima me es muy grato suscribirme de usted muy atento y S.S.

(Firmado) Ricardo Walter Stubbs
Secretario General del Aero Club del Perú

Los días siguientes los medios escritos se llenaban de largas notas en donde se contaba del viaje por barco del distinguido visitante pionero brasilero. Con fecha sábado 26 de febrero, se anunciaba por la prensa capitalina que el ***"ilustre aviador, al hombre que más le debe la ciencia de la aeronáutica",*** señor Alberto Santos Dumont arribaría a Valparaíso el próximo miércoles en el vapor "Huasco". Allí sería recibido por una delegación del Aero Club y distinguidas autoridades y en la misma tarde se dirigiría a Santiago a las 11.25 horas de la noche.

También se indicaba que sería recibido cuando su nave recalara en Antofagasta, para lo cual el Aero Club había comisionado a los socios señores Aviador Clodomiro Figueroa y doctor Ricardo Meza Torres, quienes se encontraban en el nortino puerto para que le dieran el primer saludo a nombre de la Institución. En la misma nota se señalaba adicionalmente que el aviador Figueroa que ese mismo día 26, el embarcaría dos aeroplanos, el "Valparaíso" y el Tucapel, con los que participaría en los concursos de aviación preparados con ocasión del próximo Congreso.

se llevará con toda tranquilidad.

EL ARRIBO DE SANTOS DUMONT

A las 2.45 P. M. fondeó en nuestra bahía el vapor "Huasco", que traía a su bordo al ilustre brasileño, señor Santos Dumont, precursor de la aviación.

Fueron a saludar al distinguido viajero la comisión del Aero Club, que llegó anoche de Santiago, y los miembros de la comisión de este puerto encargados de preparar el programa del concurso de aviación, marinos, militares, el aviador Figueroa y representantes de los círculos deportidos de este puerto.

En el muelle había una gran concurrencia de nuestro pueblo esperando el desembarco del señor Dumont.

A su llegada a tierra fué invitado al Círculo Naval, donde se le ofreció una copa de champagne.

En nuestra edición de mañana daremos amplios detalles de la recepción que se le ha hecho.

VALPARAISO
MBRE DE 1827

EL MERCURIO

EDICION D
Precio:

VALPARAISO, jueves 2 de marzo de 1916

LLEGADA A VALPARAISO DE SANTOS DUMONT

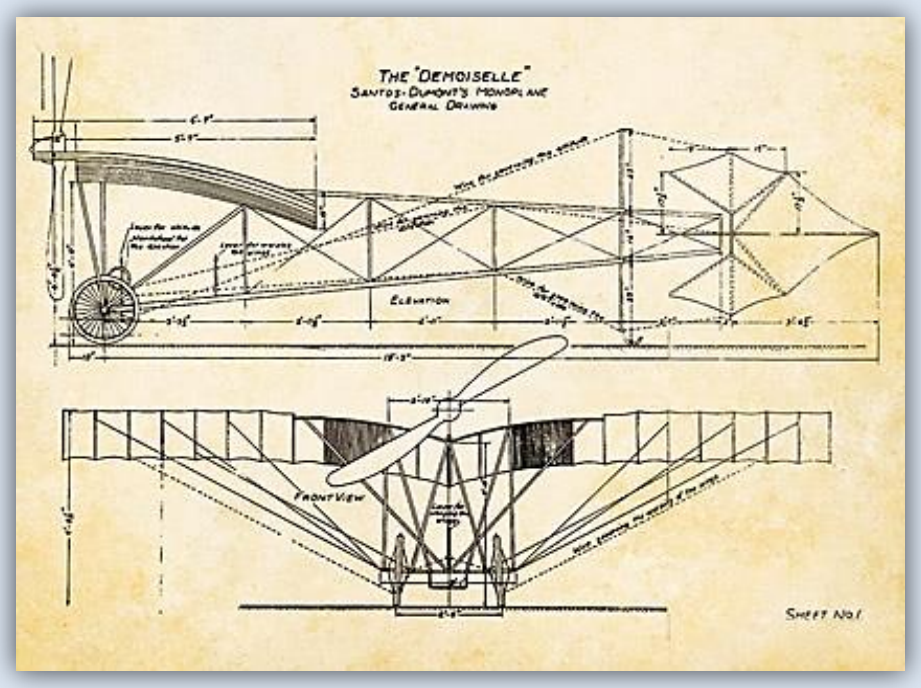
En la recepción de ayer en el Circulo Naval

Santos Dumont llega a Valparaíso. Fotografía durante la recepción en el "Círculo Naval" (hoy Club Naval de Valparaíso)

El domingo 27 de febrero aparece en cuerpo central de El Mercurio de Santiago una nueva nota, que bajo el gran título central **ALBERTO SANTOS DUMONT**, señala en la primera parte del largo artículo:

" ***Es casi, fuera de toda duda, la figura más descollante que los países de América nos envían a la primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana, a realizarse aquí dentro de tan pocos días; Santos Dumont no es ya el aviador conocido en su patria de origen; Brasil, o en su segunda patria, Francia. Nó, Santos Dumont representa dentro del vuelo mecánico la figura de un verdadero apóstol, de un hombre que tuvo la audacia de realizar el primer vuelo, tras de haber tenido a energía de luchar, años y años, contra inconvenientes, fracasos y accidentes. Muchos discuten al hábil brasileño aquel gran triunfo. Para muchos Wilbur Wright voló antes que aquel, en los Estados Unidos. Pero si así fuera, es necesario tener en cuenta que el breve norte-americano hizo todos sus ensayos en silencio, apenas con la colaboración de su hermano, y que por lo tanto, Santos no tuvo ninguna base ajena para sus trabajos. Así, el día que abandonó el suelo, para él, - y como para él, para todo el mundo,- era el primer hombre que llevaba a la práctica una fantástica leyenda de la mitología.***

Es necesario distinguir: Santos Dumont no es un aviador solamente; es un precursor de la aviación, y un hombre, que millonario como él lo era, no trepidó en gastar su fortuna con tal de conseguir ideal tan bello. Años y años aquel hombre que puede ser ejemplo de constancia, trabajó con una idea fija en el cerebro. Y el día que su triunfo definitivo coronó su obra, se retiró como los grandes y los modestos. Pero aún su retiro fue una nueva manera de popularizar la aviación. Aquel mismo día todos los diarios de Francia, y más tarde los de todo el mundo, publicaban los planos del último avión de Santos, "La Demoiselle". Él quería de esa manera que se pudiese conocer en qué consistía aquel monoplano de alas amarillas que como misterioso aparato, habíase visto volar sobre los campos de Francia. Entregaba todos los planos y hacía generoso abandono de sus derechos de inventor. ¿Qué más podía pedírsele?"



Plano del avión "Demoiselle" del gran pionero brasilero, don Alberto Santos Dumont

AVIACION

LA CONFERENCIA AERONAUTICA PAN-AMERICANA

Manifestación en honor de Santos Dumont.—El aviador Figueroa llegará el martes próximo con sus monoplanos "Valparaíso" y "Tucapel".— Diversas informaciones.

Excelente acogida ha encontrado en los centros sportivos la idea lanzada por el presidente de la Federación Sportiva Nacional de tributar una manifestación a su llegada al gran sportsman brasilero Alberto Santos Dumont, que arribará a esta ciudad el miércoles próximo por el expreso de la noche. Según se nos dijo ayer por persona interiorizada en el asunto, desde luego las principales instituciones sportivas han empezado a darse por notificadas y se aprestan para invitar a todos sus socios para que concurran en formación a la estación Mapocho.

Mañana o pasado ya se podrá anunciar en forma definitiva cómo se desarrollará la recepción del miércoles próximo.

En otras ocasiones hemos informado que el directorio del Aero Club acordó realizar dos grandes concursos de aviación durante la permanencia de los delegados extranjeros en nuestro país. Uno de ellos se verificará en Viña del Mar el día 11 de marzo y el otro el domingo 17 en Santiago, con participación de los mejores pilotos militares y los civiles Figueroa, Castro, Ramírez, Rojas y Borcosque. Pues bien, los preparativos para estas reuniones se prosiguen con actividad, especialmente por los pilotos militares que hacen ya vuelos de entrenamiento en el aeródromo de El Bosque. En cuanto a los civiles, es probable que lo hagan en esta semana que se inicia. El aviador Figueroa, que ha estado ausente por largo tiempo de esta ciudad, regresará el martes próximo con sus monoplanos "Tucapel" y "Valparaíso". Figueroa vendrá el mismo martes a Santiago, a fin de finiquitar los preparativos de sus máquinas para la mencionada reunión.

En ambos concursos se ofrecerán esta vez, valiosos premios en dinero y objetos de arte, pudiendo anticipar que tanto el concurso de Viña del Mar como el de esta, serán grandiosos, tanto por la concurrencia de nuestros maestros aviadores y la selecta asistencia de delegaciones, como por la esplendidez de las pruebas que se realizarán.

A las 8 de la noche las autoridades y los delegados del Aero Club les ofrecieron una comida, donde reinó la más franca cordialidad.

La llegada a Santiago será objeto también de una hermosa recepción.

Al acto asistirán las sociedades deportivas, Boy-Scouts y otras instituciones.

EL INGENIERO SANTOS DUMONT

A medio día de ayer llegó a Santiago el delegado de los Estados Unidos de Norte América, ingeniero aviador señor Alberto Santos Dumont.

ESCUELA DE AERONAUTICA MILITAR

La Dirección General de los Ferrocarriles ha puesto a disposición del comandante de la Escuela de Aeronáutica Militar seis wagones planos a fin de conducir los aparatos con que tomarán parte los aviadores militares en el concurso del Sábado en Viña del Mar.

EN EL CLUB MILITAR

El Club Militar ofrecerá el miércoles en su local social una recepción a los señores delegados militares a la Conferencia de Aviación.

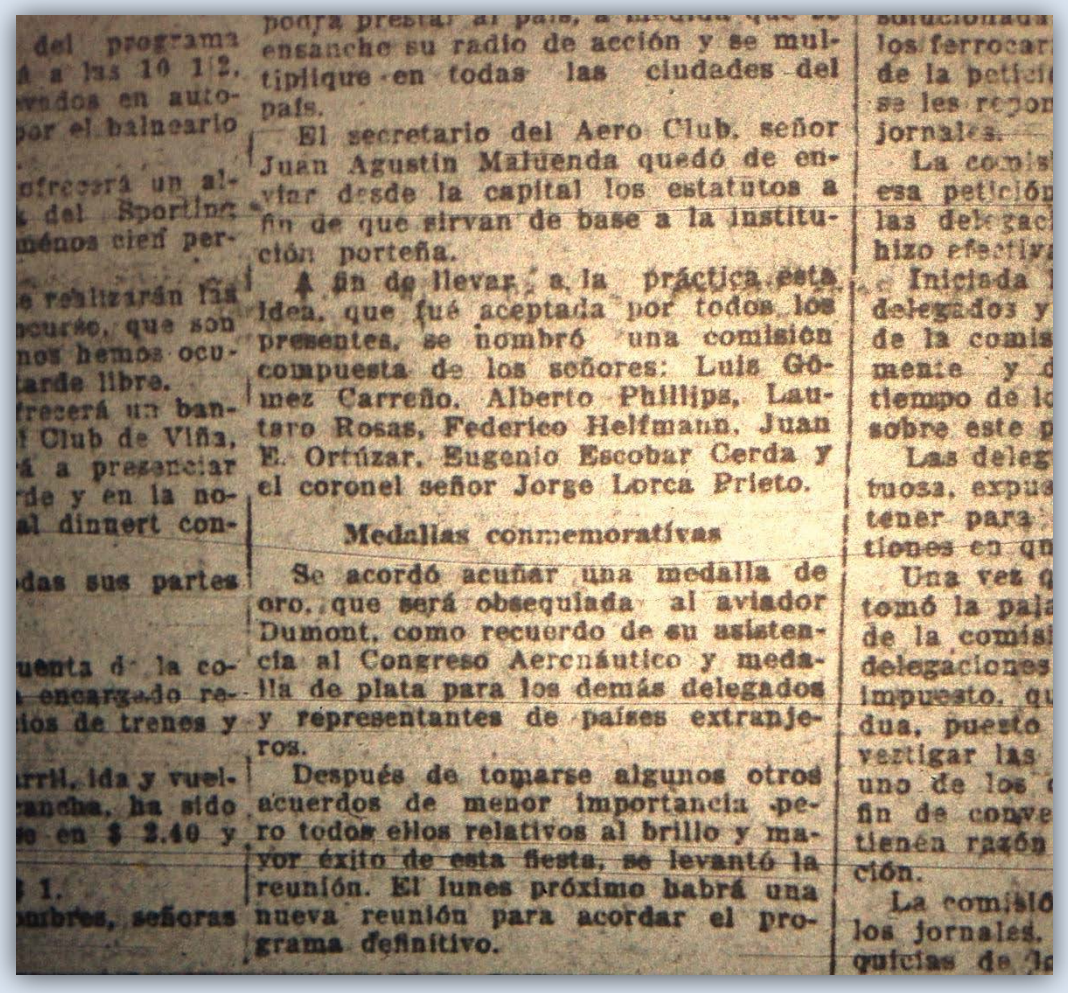
EN BATUCO

Los pilotos Rojas y Figueroa efectuarán hoy volaciones en Batuco y el segundo posiblemente escoltará el tren que conducirá hoy a los delegados argentinos y brasileros a Santiago.

QUILLOTA

Recortes de diarios El Mercurio de Santiago y Valparaíso respectivamente, donde se registran algunas de las actividades, manifestaciones y agasajos planificados para este Congreso.

El día 28 se sostenía una nueva reunión en Valparaíso, en esta ocasión además de ajustarse el programa de actividades y festejos, se presentaban algunas novedades tales como la intención de creación de un Aero Club porteño y la confección de unas medallas conmemorativas para las delegaciones.



podrá prestar al país, a medida que se ensanche su radio de acción y se multiplique en todas las ciudades del país.

El secretario del Aero Club, señor Juan Agustín Maluenda quedó de enviar desde la capital los estatutos a fin de que sirvan de base a la institución porteña.

A fin de llevar a la práctica esta idea, que fué aceptada por todos los presentes, se nombró una comisión compuesta de los señores: Luis Gómez Carreño, Alberto Phillips, Lautaro Rosas, Federico Helfmann, Juan E. Ortúzar, Eugenio Escobar Cerda y el coronel señor Jorge Lorca Prieto.

Medallas conmemorativas

Se acordó acuñar una medalla de oro, que será obsequiada al aviador Dumont, como recuerdo de su asistencia al Congreso Aeronáutico y medalla de plata para los demás delegados y representantes de países extranjeros.

Después de tomarse algunos otros acuerdos de menor importancia pero todos ellos relativos al brillo y mayor éxito de esta fiesta, se levantó la reunión. El lunes próximo habrá una nueva reunión para acordar el programa definitivo.

Recorte de El Mercurio de Valparaíso. 28 de febrero de 1916

En la reunión se acuerda, a propuesta del señor Juan Esteban Ortúzar, que se nombrara a los miembros de la Comisión encargada de la organización y festejos de Valparaíso y Viña del Mar, como los iniciadores del Aero Club de Valparaíso, nombrándose una comisión que se encargara de dar cuerpo a la idea. El señor Jorge Matte aplaudió entusiastamente la propuesta y señaló que el objeto principal del Aero Club de Chile era el fomentar la aviación nacional.

Por fin el 29 de febrero de 1916, se recibía un nuevo telegrama del Perú confirmando que los asistentes a la Conferencia serían los señores Ricardo Colmenares Olivar, Cónsul General del Perú en Chile; Ricardo Walter Stubbs M., Secretario del Aero Club peruano y el Capitán de Ejército peruano Juan O`Connor Guevara, piloto aviador. Estos dos últimos no llegaron a Santiago hasta empezado el Congreso. El viernes 3 de marzo Paraguay también confirmaba su participación. El 5 de marzo se recibía una nota de Bolivia confirmando que el Ministro de ese país en Chile, concurriría al acto.

El martes 7 de marzo se confirmaba el arribo de las delegaciones de Brasil y Argentina. Dos días más tarde, para el inicio del Congreso, arribaban los representantes delegados del Ecuador, señor Miguel A. de Icaza; del Paraguay, señor Roberto Araya L. y del Perú, señor Ricardo Colmenares O., estos últimos Cónsules Generales de sus respectivos países.

Al final, las delegaciones extranjeras asistentes al magno primer evento aeronáutico panamericano, quedó compuesto por:

- **República Argentina**.- Ingeniero Alberto R. Mascías; Teniente Coronel Alejandro Pastor Obligado; Capitán Ángel Zuloaga; Eduardo Bradley; Teniente Pedro Zanni y don Manuel Ramos Vivot.
- **República del Brasil.-** Teniente Bento Ribeiro.
- **República de Bolivia**.- Exmo. Señor Claudio Pinilla Vargas
- **República del Ecuador.-** Don Miguel Ángel de Icaza Paredes
- **Estados Unidos de Norteamérica**.- Don Alberto Santos Dumont
- **República del Uruguay**.- Teniente Juan Boizo y Teniente Adhemar Sáenz Lacueva.
- **República del Paraguay.-** Don Roberto Araya Lagos
- **República del Perú**.- Don Ricardo Colmenares; Ricardo Walter Stubbs y el Capitán Juan O`Connor G.

Asistieron además los señores Ministros de Argentina, don Carlos F. Gómez; del Brasil, señor Luis de Lorena Ferreira; de Guatemala, don Eduardo Poirier; de Cuba, señor Pérez Cisneros.

Pocos días antes también había quedado fijo el Reglamento General de las pruebas, como también el plazo para quienes presentarían trabajos escritos al Congreso Aeronáutico, los que debían ser remitidos a la secretaría del Aero Club antes de las 12.00 AM del día 8 de marzo de 1916.

REGLAMENTO GENERAL DE LAS PRUEBAS

Artículo 1º Todo aviador que desee tomar parte en uno o ambos concursos deberá inscribirse, encontrando para tal objeto en la secretaría del Aero Club los formularios del caso.

Artículo 2º El piloto que en una u otra reunión deseara establecer algún récord, deberá manifestarlo con la debida anticipación, y sólo podrá hacerlo una vez terminadas las pruebas del programa. (3)

Artículo3º Al inscribirse le será entregado al aviador su número de orden, el que deberá ser pintado en grandes caracteres negros en el timón de dirección y bajo las alas.
Artículo4º El mismo aparato puede ser piloteado por dos o más pilotos inscritos.

Artículo 5º Cualquier falta a los reglamentos podrá ser motivo de descalificación de un piloto.

Artículo 6º Las decisiones y fallos de los comisarios son inapelables.

Artículo 7º **En ningún caso, ni para ninguna prueba el aviador podrá partir antes de que el comisario le haya hecho la señal convenida. Y de todas maneras, para evitar posibles errores o peligros, una vez oída o vista esa señal, el aviador deberá a su vez levantar su brazo, único momento en que los mecánicos podrán soltar el aparato.**

Artículo 8º **Antes de iniciarse las pruebas, los comisarios y aviadores decidirán de común acuerdo la dirección en que van a efectuarse las salidas y los aterrizajes. El aviador que aterrice en sentido contrario en caso de fuerza mayor, podrá ser descalificado, siempre que ello represente un peligro para otro que vaya saliendo en aquel instante.**

Artículo 9º **En el raid triangular El Bosque-Paico-Batuco-El Bosque, se contará el término de la última etapa en el momento en que las ruedas del aparato toquen el suelo, lo que no se hace en Viña por la exigüidad de la cancha, que no permitiría dos aterrizajes simultáneos.**

Artículo 10º **Oportunamente el Aero Club anunciará el número y monto de los premios.**

EL MERCURIO. MIERCOLES

LA CONFERENCIA AERONAUTICA PANAMERICANA

Llegada de las delegaciones argentina y brasilera.—Entusiasta recibimiente que se les tributa.—Los festejos de ayer.—Visitas oficiales al Intendento y Primer Alcalde.—Simpática nota de confraternidad.—Los delegados argentinos visitarán hoy la tumba de los aviadores Acevedo, Mery, Menadier, Ponce y teniente Berguño.

Tras innumerables actividades previas, tales como vuelos, almuerzos, cenas, conciertos y espectáculos y toda clase de regalos, de los cuales hemos sido partícipes a través de esta crónica, agasajos todos para las delegaciones americanas que llegaban a nuestro país en búsqueda de un sueño unificador como lo era el concitar un futuro común y esperanzador centrado en la naciente aviación y luego gracias a ella poder construir con el tiempo, un mejor futuro para nuestras naciones.

GRAN CONCURSO INTERNACIONAL
de AVIACION
EL SABADO 11 DE MARZO A LAS 3 P. M. EN LA CANCHA DEL SPORTING CLUB
en VIÑA DEL MAR
Aviadores Civiles y Militares
Concurrirán los Delegados Extranjeros a la 1.ª Conferencia Aeronáutica PANAMERICANA.
HABRAN TRENES ESPECIALES DE IDA Y REGRESO
A LAS 2 y 2.30 P. M. de la ESTACION de BELLA-VISTA
ENTRADA GENERAL: $ 1.- Galerías $ 1.- Niños libres
PADDOCK: Caballeros $ 3.- Señoras $ 2.-
Automóviles $ 5.- Coches $ 3.-
TREN: Ida y vuelta con entrada a la cancha: 1ª $ 2.40-3ª $ 1.90

Era este el espíritu que se materializaba finalmente y se hacía tangible un día 9 de marzo de 1916.

A las 4.30 de la tarde en el Salón de Honor de la sede central de la Universidad de Chile, se inauguraba con la asistencia de las distinguidas delegaciones, altas autoridades nacionales, el Directorio y socios del Aero Club de Chile, visitas militares, científicas y académicas. (4)

EL MERCURIO — JUEVES 9 DE MARZO DE 1916

LA PRIMERA CONFERENCIA AERONAUTICA PAN-AMERICANA

La sesión inaugural se verificará hoy a las 4.30 P. M. en el Salón de la Universidad.—Los delegados argentinos y brasileños visitan a S. E. el Presidente de la República y Ministro de la Guerra.—La recepción en el Club Militar.

SANTOS DUMONT ES PRESENTADO A S. E.

LA RECEPCION EN EL CLUB MILITAR

EL PROGRAMA DE HOY

EN HONOR DE SANTOS DUMONT

VIAJE DE DELEGADOS Y ADHESION DEL SEÑOR SANCHEZ BERA

EL CONCURSO DE VIÑA DEL MAR

Militares

Civiles

Juan de la Cruz Diaz B.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes y bibliografía

(1) Santos Dumont en Chile 1916 – 1922, de Héctor Alarcón Carrasco, publicado en http://chilecronicas.com/2009/11/santos-dumont-en-chile-1916-1922.html

(2) Bento Ribeiro era hijo del General Bento Ribeiro, Jefe del Estado Mayor General del Brasil, fue enviado a Francia en 1914, a fin de que practicase allí la aviación. En junio de 1915 regresó a su patria poseyendo ya su brevet de aviador, brillantemente obtenido en la Escuela Maurice Farman sobre biplano de esa marca. Habiéndose dedicado al vuelo mecánico por su propia cuenta y con fines deportivos, pues no pertenecía al ejército cuando se embarcó a Francia, decidióse en vista de las experiencias de Chevillard y Poirée, los célebres acróbatas biplanistas, por esta clase de aparatos, cuya superioridad elogia para hacer turismo y aún para fines militares. Su aprendizaje fue rápido, continuando luego un largo entrenamiento que le ha permitido dominar ámpliamente el vuelo mecánico.

(3) De acuerdo al segundo artículo de este Reglamento, las pruebas e intentos para el famoso cruce en globo que realizaran Bradley y Zuloaga, quedaba aplazado para luego del término del Congreso.

(4) El Programa de apertura se realizó de la siguiente forma:

Mendelsohn. Primer tiempo del célebre trio Opus 49
Discurso del Presidente del Aero Club de Chile y del Comité Ejecutivo de la Conferencia Aeronáutica Panamericana, don Jorge Matte
Gounod. Aria del Fausto para barítono.
Discursos de los presidentes de las delegaciones argentina, brasilera y boliviana
Discurso del Delegado de Argentina, Teniente Coronel Alejandro Obligado
Wagner- Liszt, Gran marcha de ópera Tanhäuser para piano
Discursos de los presidentes de las delegaciones de Estados Unidos, Ecuador y Perú
Mendelsohn. Alegro final del Trio Opus 49
Discursos de los presidentes de las delegaciones del Paraguay y Uruguay
Proclamación de las comisiones que deberán ocuparse de los diversos trabajos presentados a la Conferencia.
Gran marcha final

Batalla de Coronel
http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Coronel

Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana
http://clacsec.lima.icao.int/2013-estmie/chile.htm

Diario **El Mercurio** de Santiago, meses de noviembre a diciembre de 1915 y febrero a marzo de 1916.
Diario **El Mercurio** de Valparaíso, meses de enero, febrero y marzo de 1916.

Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, de Héctor Alarcón Carrasco, publicado en el Boletín Nº5 del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio, Santiago de Chile, julio 2006.

Recuerdos de casi un siglo. Armando Venegas de la Guarda, Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976

La Travesía de los Andes en globo. Eduardo Bradley. Imprenta Argentina Jacobo Peusser, Buenos Aires. 1917

Otras obras a consultar:

"**Primera Conferencia de Aeronáutica Panamericana**," Boletín de la Unión Panamericana, Vol. XLII (1916, enero-junio), pág. 816.
"**Desarrollo Práctico de la Aviación en la América del Sur**," Boletín, ob. cit., Vol. XLIII (1916, julio-diciembre), pág. 689.
Revista Flying, febrero de 1917, pág. 50.

Para breves apuntes sobre la proyectada Segunda Conferencia, véase:
Boletín, ob. cit., Vol. XLIV (1917, enero-junio), pág. 817, y Vol. XLV (1917, julio-diciembre), pág. 827.

XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio
Chile 2016

Los esperamos en Santiago de Chile entre el 23 y 29 de marzo de 2016

Próximamente subiremos las bases y el programa respectivo en:

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Edgardo Villalobos Chaparro	**Vicepresidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Director - Secretario**
Claudio Cáceres Godoy	**Director - Tesorero**
José Pantoja García	**Director**
Anselmo Aguilar Urra	**Director**
Mario Magliocchetti Oleaga	**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com)

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.