



## Boletín Informativo Nº 5/2014 Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

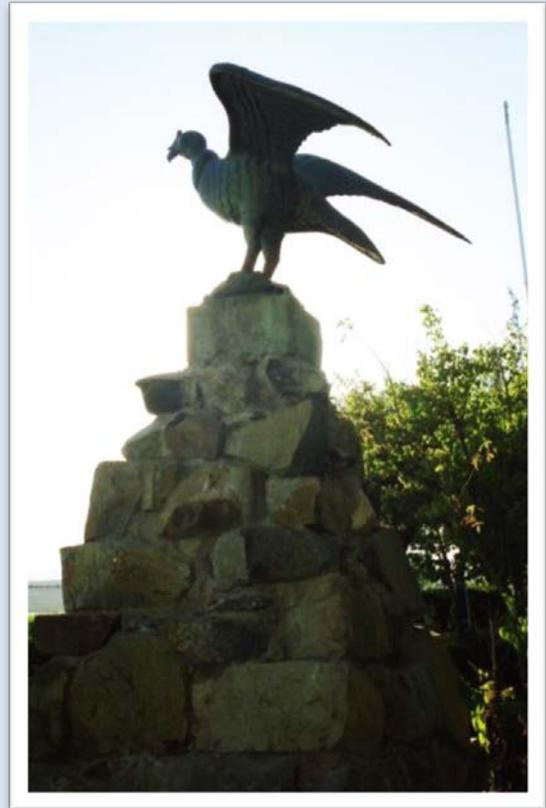
### Editorial

Hace un año escribimos una nota editorial destacando el legado institucional del Comodoro Arturo Merino Benítez, a propósito de la conmemoración de su natalicio ocurrido el 17 de mayo de 1888.

Y como no hacerlo... Aunque parezca repetitivo es imposible para nuestro Instituto soslayar la fecha, el hombre y su obra en beneficio de la aviación chilena.

En diferentes rincones de la patria quedaron testimonios de su presencia. Uno de ellos, recogido en el diario El Huasquino de Vallenar lo recuerda en su edición del 11 de junio de 1944, con un extenso reportaje con el cual se asoció al homenaje que la población agradecida le rindió a una de sus creaciones “porque los pueblos nortinos – áridos y lejanos- han sido unidos por las alas raudas de la LAN, operando el sortilegio de borrar kilómetros y de acortar rutas”.

El homenaje que contempló la inauguración de un cóndor monumental en el aeródromo local, culminó con la entrega de una medalla conmemorativa por el alcalde Manuel Magalhaes al Comodoro y a los pilotos Héctor Lopehandía, Sergio García Huidobro y Alfonso Moreira.



El Cóndor aún se encuentra allí, recordándonos que las instituciones creadas por Arturo Merino Benítez, fueron hechas “Con el sacrificio de los mejores en la paz, se construye el porvenir de un pueblo”, como dice la frase dedicatoria del monumento, plenamente vigente setenta años después.

**Alberto Fernández Donoso**  
Presidente

## I. Conferencias académicas y actos conmemorativos

- **86º aniversario del Club Aéreo de Santiago.**

Este domingo 4 de mayo, tuvimos el gran agrado de asistir a la ceremonia de celebración del octogésimo sexto Aniversario del Club Aéreo de Santiago.

La ceremonia se inició a las 11.00 hrs con la entonación del Himno Patrio interpretado por el socio del CAS, señor Raoul Meunier, quien fue acompañado por la Banda de la FACH. La ocasión contó con la presencia de las más altas autoridades aeronáuticas del país, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire (A) don Jorge Rojas Ávila, el General de División de Ejército, don Iván González López, el Director General de Aeronáutica Civil General de Brigada Aérea (A), señor Rolando Mercado Zamora, además de otras autoridades comunales, entre los que estuvo presente nuestra corporación.



**Dibujo de la primera insignia usada por en los inicios del entonces Club Aéreo de Chile. Este diseño existió como distintivo de solapa en color dorado para los Socios Activos y plateada para los Socios Cooperadores.**



**María Olga Blanche recibe de manos de Hans Gesche W., un reconocimiento a la trayectoria de don Maximiliano Godoy.**

El Presidente de la entidad, señor Hans Gesche Walker, realizó un emotivo discurso, destacando la importancia de la ubicación del Club Aéreo como punto estratégico de conectividad y de la relación de convivencia y armonía con los vecinos, al igual que enfatizó en la importancia de mantener las instalaciones del Club siempre bajo las mejores condiciones conservando los altos estándares de seguridad.

Durante la ceremonia 20 alumnos del curso de vuelo, quienes recibieron de manos del Director de la Escuela de Vuelo, señor Kuno Otipka y del Jefe del Área Básica señor Hugo Silva, sus diplomas y piochas que los acreditan como nuevos pilotos civiles.

Un momento de profunda emoción, fue el vivido durante el homenaje rendido al recordado Maximiliano Godoy Venturini, Subgerente Operativo del CAS y que, lamentablemente falleciera a principios de este año afectado por un cáncer. Su viuda María Olga Blanche, recibió de manos del señor Hans Gesche, un reconocimiento a la gran labor de piloto, instructor y principalmente camarada del aire que desempeñara don Max, durante su paso por esta Institución.

- **Conferencia realizada por el Embajador, don José Rodríguez Elizondo**

El miércoles 14 ante numerosos representantes de los ámbitos diplomáticos, periodísticos, académicos y líderes de opinión, el abogado, académico y ex embajador José Rodríguez Elizondo, expuso en el campus Los Leones de Providencia de la Universidad San Sebastián, la ponencia “Perú y la alianza aún pendiente”, realizando un detallado análisis sobre lo que él denominó como un antes y un después del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

Tras un recorrido por el contexto histórico y sus actores más relevantes en la relación chileno-peruana, el académico José Rodríguez Elizondo explicó que *“los conflictos de poder entre Estados son básicamente un tema político y diplomático, y subsidiariamente opera el Derecho. El Derecho es una ciencia de apoyo e instrumental, pero la primera reacción de un conflicto es enfrentarlo directamente a través de la negociación diplomática. Y creo que nosotros fallamos en eso al definirlo desde el punto de vista jurídico. Primero dijimos que no había controversia jurídica, y después dijimos que la controversia era estrictamente jurídica, lo que significa un vuelco que habla mal de diagnóstico. Necesitamos tener una excelente relación con el Perú, y para eso tenemos que tener una gran relación diplomática”*.

A nombre del Instituto, asistió don Sergio Barriga Kreft, quien felicitó al conferenciante y saludó al rector de la Universidad, Dr. Ricardo Riesco Jaramillo, congratulándolo por organizar actividades como estas, que nos sacan de la contingencia diaria, de temas como las protestas, "de la voz de la calle", del binominal, de la reforma educacional, etc., y que muchas de las veces, nos mantienen alejados de aspectos fundamentales para el país.

Se sugirió sacara copias de la conferencia y de la anterior, dictada el miércoles 7, que fueron filmadas, observación que agradeció para disponer que así se haga. Finalmente Barriga Kreft, saludó a la periodista Sra. Mónica Cerda San Martín, Directora Ejecutiva del Centro de Extensión "CEUSS" de la universidad, quien igualmente agradeció la sugerencia de editar las charlas y manifestó el interés con que nuestro instituto participara de otras actividades de la Universidad.



**Señor José Rodríguez Elizondo; Rector USS, Dr. Ricardo Riesco Jaramillo y la señora Mónica Cerda San Martín**

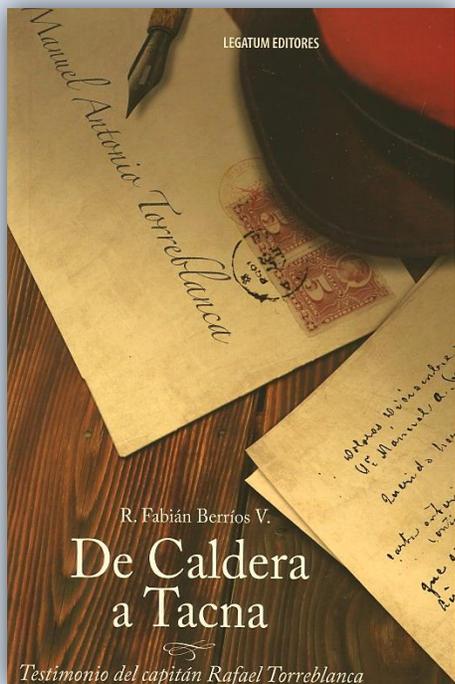
- **Lanzamiento del libro “De Caldera a Tacna, testimonios del capitán Rafael Torreblanca”**

La Corporación de Ex Alumnos de la Escuela Militar en conjunto con la Editorial Legatum y la Escuela Militar, nos invitaron al lanzamiento del libro “De Caldera a Tacna, testimonios del capitán Rafael Torreblanca” que se llevó a cabo el pasado miércoles 14 de mayo a las 19:00 horas en el Aula Magna de la Escuela Militar, muy interesante ocasión a la que asistió en nombre de nuestra corporación, nuestro Director Secretario, señor Norberto Traub Gainsborg.

El interesante libro realizado por el investigador Fabián Berríos Villalón, trata sobre las cartas y el diario de vida de Rafael Torreblanca quien, al ver como el conflicto se acrecentaba en el norte del país, se enroló en el Regimiento Atacama. Los textos cuentan los apuntes y el relato de lo que vivió Torreblanca y esta unidad durante abril de 1879 y mayo de 1880, días antes de su muerte en la Batalla de Alto Alianza, en Tacna.

La jornada comenzó con la intervención del Presidente de la Corporación de Ex Alumnos de la Escuela Militar, General de División, señor Alfredo Ewing Pinochet, quien comentó que este lanzamiento coincide con que un ex alumno presente un libro que contribuye con uno de los fines de la Corporación que es fomentar y promover los valores y virtudes inculcados en dicho plantel.

A continuación, el Profesor de historia de la Escuela Militar señor Claudio Tapia Figueroa, realizó la presentación del libro señalando que los diarios y cartas son fuentes documentales y primarias, por lo que tenerlas recopiladas en un solo texto es ya un gran aporte.



Junto a la presentación del libro, la Banda Instrumental de la Escuela Militar, dirigida por el Capitán señor Víctor Trigo Vargas, tocó la obertura de “Los Juramentados de Atacama” en homenaje a la gloria alcanzada por el Capitán Rafael Torreblanca junto a los bravos del Batallón de Atacama y la interpretación del cuarto movimiento de la suite nº 2 “La Arlesiana” de Georges Bizet.

Posterior a ello, Legatum Editores donó algunos ejemplares del libro “De Tacna a Caldera” que fueron recibidos por el Director del instituto, Coronel Sergio Ahumada Labbé.

Finalmente, el autor Fabián Berríos Villalón, se mostró feliz de realizar la presentación de este libro: *“Gracias al Diplomado de Guerra del Pacífico me he acercado a la vida militar y pude hacer este libro. Para mí es un honor y orgullo estar en la Escuela Militar presentando a una persona como el Capitán Rafael Torreblanca y un tema que me apasiona mucho”*.



SON VERDADEROS BOTES ALADOS; COMENTO LA PRENSA A LA LLEGADA A PUERTO MONTT DE ESTOS AVIONES.



LOS DORNIER FUERON CONSTRUIDOS EN ITALIA Y NO EN ALEMANIA.



LOS APARATOS RECORRIERON EL SUR DE CHILE.

# Canales Patagónicos: Ruta Aérea en hidroaviones

**En su misión compitieron con los frágiles anfíbios 'Vickers Vedette' del Ejército, con los que se unificaron al crearse la Fuerza Aérea de Chile.**

Sergio Millar Soto

Ins. de Inv. Histórico-Aerodinámicas

Las playas del Canal Ten- glio se alzóretaron de puertomontinos, aquel 19 de enero de 1929, para dar la bienvenida a la flotilla de 'botes voladores' 'Dornier Wal', del Servicio de Aviación Naval de la Armada de Chile, que venían a reconocer los canales australes para el establecimiento de la ruta aérea que uniría Puerto Montt con Aysén y Magallanes.

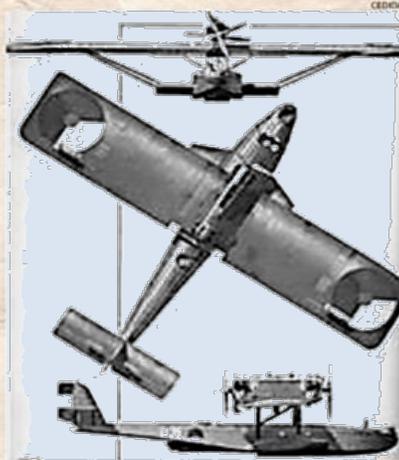
La flotilla amarró impeca- ble a las 15:30, en la poza del canal: el Dornier Wal N° 16 pilo- teado por el capitán de Corle- ta Luis Humberto Marín, Co- mandante de la Base Aeronaval de Quintero; el N° 17 por el Teniente P° Alfredo Puga, y el N° 12 por el Teniente 2° Santiago Leytao. Formaban las tripula- ciones el médico y escritor Juan Marín Rojas, el fotógrafo Carlos Briceño; los guardiamarinas Marcos Vega, Horacio 'Chilote' Barrientos y Sáez; el maquinis- ta mayor Manuel Poblete; los maquinistas mecánicos Guillermo Gómez, Oreste Satina y Juan Pissel; los telegrafistas To- rres y Herminio; el contra- maestro José M. Sepúlveda, y el cabo Aguirre.

El reportero de 'El Llanqui- hue' comentó: "Son, es cierto, verdaderos botes alados, que se nos ha dicho fueron cons- truidos en Italia con materiales

alemanes. Causa una rara im- presión ver de cerca estos apar- atos, descansando sobre las olas, y como abrigando bajo sus alas un enorme escudo na- cional y sobre ellas una estrella blanca sobre fondo rojo. Los hélices se nos figuran dos cru- ces que van diciendo a los pilo- tos "¡Con este signo venceréis!".

Efectivamente, bajo la su- pervisión de una comisión co- mandada por el Capitán de Fragata Adolfo Jessen, los 'Dor- nier Wal' habían sido construi- dos (a partir de 1926) para la Armada de Chile, por la filial de Dornier, Costruzioni Meccani- che Aeronautiche S.A. (CMA- SA) en Marina de Pisa (Italia), pues, después de la Primera Guerra, la fábrica principal de Dornier en Friedrichshafen, Alemania, no podía construir aviones militares, de acuerdo a las cláusulas del Tratado de Versalles. Comenzaron a ope- rar desde la Base Aeronaval de Quintero, como parte del 1º Grupo de Aviación Naval, del Servicio de Aviación Naval creado por Decreto Supremo del Presidente Arturo Alessan- dri Palma de 16 de marzo de 1923.

El 'Dornier Wal' era un mo- noplano de ala alta, metálico, que poseía un casco reforzado, ligeramente ovalado, a cuyos costados iban adosados dos grandes flotadores subdividi- dos en compartimentos estan-



cos. En la parte delantera del fuselaje se ubicaba la cabina de pi- lotaje, abierta, de dos plazas. Atrás estaba el compartimiento para un artillero (ametrallado- ra de 7,7 mm.) o un fotógrafo aé- rico. Estaba dotado de dos mo- tores opuestos Napier-Lyon de 450 Hp., cada uno, con hélice de cuatro palas de madera, montados sobre el plano cen- tral superior del ala. Tenían au- tonomía de 10 horas de vuelo y velocidad de 150 K/H. Estaba equipado con radio Marconi A.D.S. Había sido utilizado con éxito en los primeros cruces del Atlántico y en las exploraciones árticas, debido a las cualidades maríneas que tenía.

Durante el raid a Puerto

Montt la información sobre es- tados del tiempo fue dada, a partir del 31 de diciembre de 1928, por el Servicio Meteoroló- gico (aparatos Leybeck's de Co- lonia, Alemania) del Colegio San Javier, dirigido por el profe- sor de física y matemáticas Juan Vargas S.J., mediante datos pro- porcionados al Observatorio Meteorológico de Valparaíso.

Desde Puerto Montt, los Dornier Wal reconocieron la ruta hacia Ancud, Castro, Que- llón, Lago Todos los Santos y Lago Llanquihue. Durante el cruce (que también fue de instrucción para los alumnos del curso de 1928, realizado en El Bosque, a cargo del Tenien- te 1º Herbert Youlton), los ma-

trinos aviadores fueron recibi- dos como verdaderos héroes; agasajados con innumerables muestras de afecto, y obsequa- dos con dos mascotas: un pe- rro collie bautizado 'Looping', y un pavo chilote; además de un autógrafo del famoso Clir- co Álvarez el 'Rey del Clirés de Las Guaitecas'. Todo ello sin perjuicio de haber demostrado fehacientemente la completa seguridad de sus máquinas y la acabada preparación de los tri- pulantes. Estuvieron de regre- so en su base de Quintero el 26 de enero de 1929.

Una ingente labor, en el mismo sentido, realizó enton- ces la Escuadrilla de Anfíbios N° 1, con sus anfíbios 'Vickers Vedette' que, al mando del Teniente Coronel Arturo Merino y del capitán Modesto Venjara efectuando las primeras explo- raciones y reconocimientos de la ruta sobre Chiloé Continental (Puelo, Pumalín, Chaitén, Palena) hasta lograr inaugurar, el 20 de enero de 1930, la Línea Aérea Experimental a Puerto Aysén, y el primer vuelo a Magallanes el 26 y 27 de enero del mismo año.

El 21 de marzo de 1930, de- bido a la unificación de los ser- vicios aéreos de la Armada y del Ejército (creación de la Fuerza Aérea de Chile), los 'Dornier Wal' fueron asignados al Grupo Mixto de Aviación N° 2, de Quintero, y a partir de enton- ces realizaron, entre agosto de 1930 y noviembre de 1938, al menos diez expediciones re- conociendo los puertos, bahías y canales entre Puerto Montt y Punta Arenas, piloteados por

los oficiales Heriberto Youlton, Tomás Gatica, Horacio Barrientos, Raúl Mariotti, Carlos Abel, Rodolfo Marsh, Marcos Vega, Alfonso Scheibing, Manuel Hurtado, Darío Aguilera, Renato Ortega, Guillermo Gresche, Capitán Ortiz, Darío Callejas, Teniente Montero y Subteniente Luis León.

Formaban también en las tripulaciones los radiotelegrafis- tas Gaspar Zúñiga, Fausto Mejías, Agustín Sandoval y Guzmán y los mecánicos Guillermo Gómez, Alejo Cepeda, Bonilla, Manuel Muñoz, José Rojas, Rodolfo Herminio, Roberto Muñoz, José Rojas, Opa- zo y Adán Delgado.

Tripulaciones que fueron protagonistas de auténticas ha- zañas, como por ejemplo, el vuelo del 15 de octubre de 1930, del Capitán Herbert Youlton (y Teniente Tomás Gatica) al cubrir las 715 millas de dis- tancia entre Puerto Montt y Quintero, en un solo vuelo, el recorrido más largo en hidroa- viación en nuestras costas; la má- quina partió a las 8:30 de Pue- rto Montt y llegó a Quintero a las 15:00 llevando como pasajero al intendente de Chiloé señor Carlos Valenzuela Huerta; o el vuelo realizado a fines de febre- ro de 1932 por el capitán Horacio Olivares y teniente Horacio Barrientos, en el primer vuelo por instrumentos, a mar abier- ta, entre Quintero y Puerto Montt con la ayuda de estacio- nes terrestres.

Los 'botes voladores' Dor- nier Wal prestaron servicios hasta 1943, cuando llegaron los hidroaviones 'Catalina'. (C)

- **Conferencia realizada por el Embajador, don Luis Felipe Errázuriz**

El pasado martes 20 ante numerosos representantes de los ámbitos diplomáticos, periodísticos, académicos e invitados especiales, el abogado y ex canciller Hernán Felipe Errázuriz, expuso el tema “Argentina, desde el Beagle a la Era K.”, cerrando un exitoso ciclo de charlas “Nuestros Vecinos”, organizadas por el Centro de Extensión de la Universidad San Sebastián.

La sesión partió con las palabras del Dr. Ricardo Riesco, rector de Universidad San Sebastián, quien destacó la gran labor que ha hecho el CEUSS, desde su creación.

Posteriormente, se dio paso a la conferencia de Errázuriz, quien hizo una revisión y posterior análisis de los principales hitos de las relaciones que ha tenido Chile con el país trasandino: *“Las relaciones económicas con Argentina han ido de más a menos y hoy se encuentran en un punto de gran dificultad, en donde nosotros tenemos unas exportaciones 4 o 5 veces menores a las exportaciones que ellos tienen. Además, nuestras exportaciones a Perú, que es un país que tiene un producto bruto menor al chileno, son muy superior al Argentino que tiene un producto bruto dos veces mayor”*.

El ex canciller, además, puso hincapié en el modo en que se han llevado las políticas con el vecino país: *“Las relaciones políticas en cambio han tenido un buen desenvolvimiento, pero creo que la diplomacia chilena no tuvo la fuerza que debió haber tenido para defender nuestros intereses económicos con Argentina”*.

Al interesante encuentro acudieron por parte de esta corporación, los socios señores Oscar Avendaño Godoy, Sergio Barriga Kreft y Norberto Traub Gainsborg.



**En la fotografía, la directora del Centro de Extensión, periodista Mónica Cerda junto al Rector de la Universidad San Sebastián, Dr. Ricardo Riesco y el Expositor, señor Hernán Felipe Errázuriz.**

- **Gestas navales.**

Este 21 de mayo, se celebró en la plazoleta Prat frente al Mercado Central, una ceremonia cívico militar en conmemoración del Centésimo Trigésimo Cuarto Aniversario del Combate Naval de Iquique, Punta Gruesa y Día de las Glorias Navales de Chile

La ceremonia que comenzó a las 11.35 horas, fue presidida por el Intendente Metropolitano señor Claudio Orrego Larraín, y el Contraalmirante, señor David Hardy.

A nombre de nuestra corporación asistieron los señores Fernando Silva Corvalán y Julio Sarmiento Castillo.



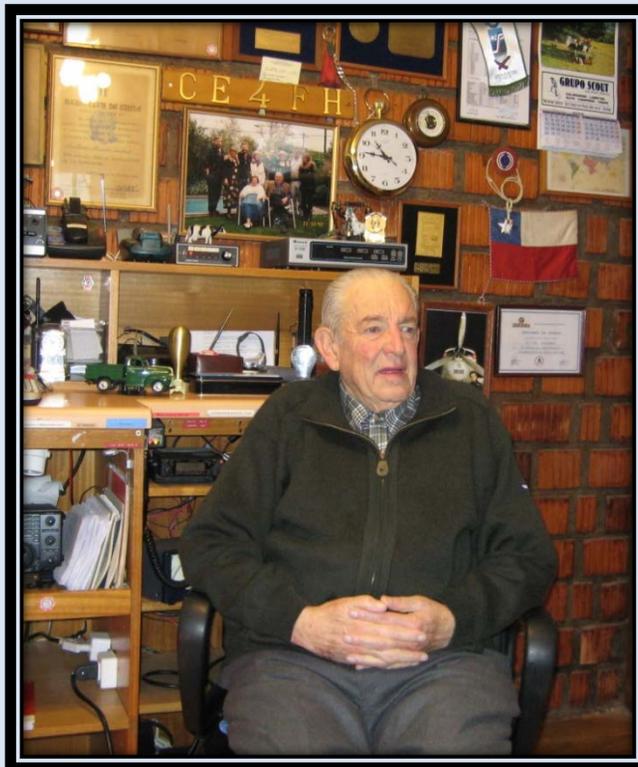
**Algunas de las autoridades presentes durante la jornada del 21 de mayo de 2014 en Santiago**

## II. Fallecimiento de tres distinguidos amigos aviadores

En la madrugada del 30 de abril pasado falleció imprevistamente, don **Guillermo Marín Estévez**, gran impulsor y benefactor de la aviación civil chilena, padre de don Carlos Marín Correa, actual presidente del Club de Planeadores de Vitacura.

Como sus funerales se realizaron el 1º de mayo, no salieron avisos de defunción en la prensa y pocos se enteraron de su muerte.

Radioaficionado, su característica de llamada CE4FH era ampliamente conocida en el dial y sus equipos permanecieron encendidos día y noche. Siendo una de sus actuaciones más conocidas, la participación en las tareas de rescate de las víctimas del accidente del LAN 210, en abril de 1961 en el cerro Lástimas de Pejerrey.



Su fama de caballero noble y servicial fue ampliamente conocida, lo que llevó a que por veintitrés años la comunidad lo eligiera alcalde de la localidad de Retiro, cargo al cual por razones de salud debió finalmente renunciar, sin alejarse de la comuna.

Metido de lleno en la aviación, cooperó también con el Club Aéreo de Parral, ayudando a reparar su pista y a reactivar dicha entidad, donde fue muy querido y respetado.

Alguna vez en una conversación agregó con picardía; “Pero mis mejores amigos son los aviadores. Llegan tarde, comen poco y se van temprano...”, largándose a reír como queriendo disimular que por su casa entre otros habían pasado la Escuadrilla de Alta Acrobacia “ Halcones ”, la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “ Alas Andinas ”, el Comando de Aviación del Ejército, los aviones del SAR y muchos clubes aéreos, que por días disfrutaron de su hospitalidad.

En vida recibió un sinnúmero de distinciones y reconocimientos, entre ellas, fue galardonado en el 2008 con la condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico” en el grado de Cruz de Servicios Distinguidos, la que aceptó con sincera modestia.



Tras una larga enfermedad, este pasado miércoles 7 de mayo, falleció en el Hospital Clínico Institucional, el ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, señor **Ramón Vega Hidalgo**, quien estuviera al mando de la institución aérea entre 1991 y 1995.

Nacido el 1 de febrero de 1934 en Melipilla, Vega Hidalgo ingresó en 1952 a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Durante su carrera en la Fuerza Aérea, obtuvo el título de Ingeniero en Aerofotogrametría y especialista en Estado Mayor, entre otros.

Destacaron sus destinaciones como agregado Aéreo y Militar en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y Jefe de la Misión Aérea de Chile en Londres, en 1980; Director de Operaciones e Inspector General en 1985, y Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea en 1987.

A sus funerales que se realizaron el viernes 9 de mayo en el Parque del Recuerdo, tras una misa que se realizara en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", asistieron varios representantes de nuestro Instituto, quienes entregaron a la familia, las más sentidas condolencias.

Durante el acto litúrgico se destacó la vida del General Vega en la Institución, su compromiso familiar, su legado como ex Comandante en Jefe de la FACH, al asumir un compromiso de proyección antártica aumentando las capacidades aéreas existentes en ese lugar.

También, fue destacada su labor como impulsor del área educacional, potenciando la excelencia académica de todos los integrantes de la Institución, y el apoyo prestado hacia nuestra corporación.



— — — — — † — — — —

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

Con sincero pesar nos adherimos al duelo que afecta a la aviación chilena, ante el sensible fallecimiento del General del Aire, señor

**RAMÓN VEGA HIDALGO**  
(Q.E.P.D.)

Ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quien en el ejercicio de su mando siempre nos brindara todo su apoyo y amistad para el cumplimiento de nuestra misión. Sus funerales se efectuarán hoy en el Cementerio Parque del Recuerdo, después de una misa que por el eterno descanso de su alma se oficiará a las 12:00 horas en la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado, Base Aérea El Bosque.

El H. Directorio



En la madrugada del pasado miércoles 21 de mayo, falleció a los 99 años, en el hospital institucional el Ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, **señor Carlos Emilio Guerraty Villalobos**, quien ejerció el cargo entre 1969 y 1970.

Nació en Traiguén, el 10 de marzo de 1915. En 1935 ingresó como Cadete a la Escuela Militar, desde donde egresa como alférez del arma de Artillería. A fines de 1937 recibe su título de Piloto de Guerra, pasando a la Fuerza Aérea como Subteniente de la Rama Aérea y dejando de pertenecer al Ejército. Fue instructor de vuelo y profesor del primer curso de cadetes de la Escuela de Aviación en mayo de 1942.

En 1957, fue Agregado aeronáutico a la Embajada de Chile en Argentina, Director de la Academia de Guerra Aérea, Secretario general de la Fuerza Aérea, Director de Personal, comandante en jefe de la IIª Brigada Aérea de Santiago, Juez de Aviación y Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR).

En situación de retiro fue además Alcalde de la comuna de Las Condes, en Santiago y luego Embajador de Chile en Dinamarca entre 1974 y 1976.

Tras un responso realizado en la tarde en la Escuela de Aviación, el miércoles 21 de mayo, sus funerales se efectuaron el jueves 22 del presente, en el cementerio Parque del Recuerdo después de una misa que por el eterno descanso de su alma, se oficiara a las 11.00 horas, en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" Base Aérea El Bosque.



Retrato del General Carlos Guerraty V.

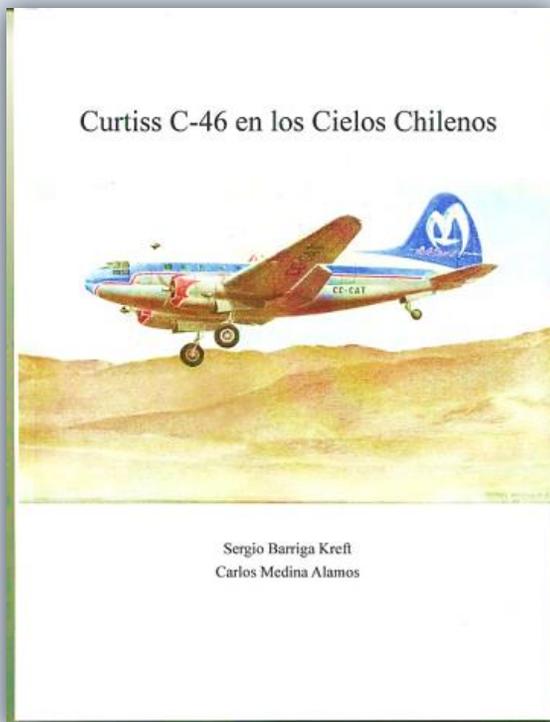


El General Guerraty, entusiasta y alegre, era siempre un distinguido invitado a la mayoría de nuestras actividades, de las cuales cada vez que podía acudir, estaba presente. Al igual, fue un gran amigo de esta corporación, ayudándonos permanentemente ante cualquier consulta que surgiera, y en las cuales el pudiera aportar.

A sus funerales asistieron varios representantes de nuestro Instituto, quienes entregaron a su viuda, las más sentidas condolencias.



### III. Libros y revistas



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

El mes pasado recibimos el gentil ofrecimiento del autor principal, situación que generó una gran oportunidad para poner a disposición de nuestros lectores, este interesante libro referido a los inolvidables 23 aviones Curtiss C-46, que tan fieles servicios prestara sobre los cielos patrios entre 1950 y 1983.

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

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

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

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

## IV. Alianzas culturales y otros

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

### Tiempos heroicos de la aviación militar chilena.

Este mes, cuando el día 17 de mayo, se cumplió un nuevo natalicio del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benitez, hemos seleccionado un muy interesante archivo fílmico sobre la Centenaria Aviación Militar Chilena

<https://www.youtube.com/watch?v=oYnw1uH77oI>

(Hacer click sobre el link o imagen)



- **Fuerza Aérea de Chile, cambia formato y look de su página web**



[www.fach.cl](http://www.fach.cl)

Con el objetivo de avanzar acorde a los cambios digitales y ofrecer a los usuarios una navegación más amigable, la FACH lanzó a partir del pasado 23 de mayo, su nuevo sitio web.

El objetivo del nuevo portal es que tanto usuarios como visitantes puedan conocer más sobre la labor de la Fuerza Aérea, aprovechando de mejor manera las herramientas que se pueden explotar hoy en día en internet.

Su nueva versión fue construida con herramientas digitales de vanguardia e interesantes contenidos, gracias a un arduo y extenso trabajo conjunto entre el Centro de Informática y Computación, CIC, y el Departamento Comunicacional de la Institución.

## IV. Efemérides del mes de junio.

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

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

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

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



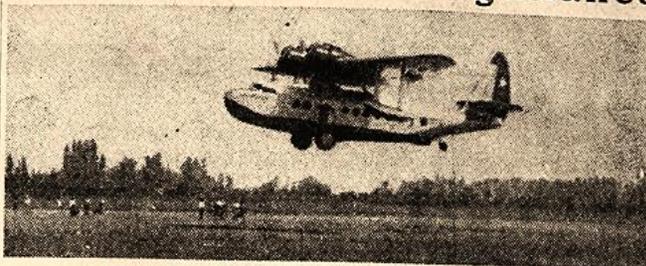
### El Sikorsky “Chiloé”, que zarpo ayer desde Puerto Montt a las 9.25 horas se perdió en la ruta a Magallanes

Se abrigan temores dado el mal tiempo que hay en la zona

Viajan seis pasajeros en el anfíbio que pilotan los tenientes Marsh y Aguilera

DEBE HABER SUFRIDO DESPERFECCION EN SU ESTACION DE RADIO

Hasta las primeras horas de la madrugada de hoy se carecía de noticias del anfíbio “Chiloé” del servicio aéreo a Magallanes que zarpo



Segun las informaciones que se me han proporcionado, los pasajeros eran las siguientes personas: Florencio Leufheis, Francisco Nuñez, Armando Sanhueza, Graciete Sanhueza y Norma Mac Auliffe.— (Pérez, corresponsal).

obligada a amarizar en algún punto de la ruta, sufriendo la destrucción de su aparato de radio, lo que explicaría la falta absoluta de informaciones respecto de su posición.— (Coloane, corresponsal).

to Arturo Peña y el especialista en radiocomunicaciones, cabo Fernando Hermosilla.— (Pérez, corresponsal).

DEL GOBERNADOR DE CHILOE  
El Gobernador de Chile

**3/06/1937:** Fallece el joven Teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 “Chiloé”. Junto a Marsh fallecieron el Teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña y el Cabo 1º Fernando Hermosilla.

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

**4/06/2005:** IATA entrega a DGAC Chile el premio Eagle Award por los logros obtenidos en aspectos de Navegación Aérea y sistemas de control en América Latina.

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

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

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



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

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

**7/06/1936:** Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde. Recibió por su hazaña el trofeo internacional "Harmond", el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión Miles Hawk "Major", que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

**16/06/1887:** Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como “El Rey del aire”. Tuvo una destacada y promisoría trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América. Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, fue cambiado a Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).

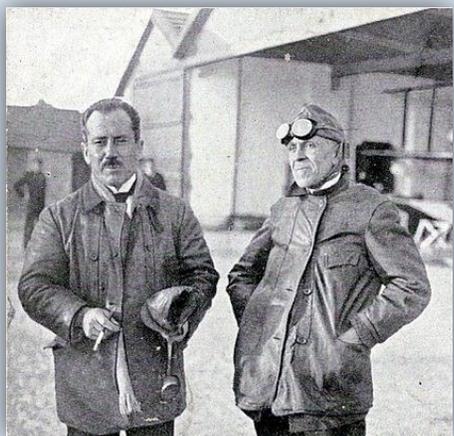
**16/06/1934:** Se crea la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

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



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

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



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

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



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

**18/06/1919:** Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado “Bolívar”, fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

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

**18/06/2009:** Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile.

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

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

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

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

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



**La señora, Margot Duhalde Sotomayor recibe la condecoración francesa, Orden de la Legión de Honor, en el grado de Comendador.**

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

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

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

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

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

**26/06/1929:** A través del Decreto Supremo N° 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas. Junto a esto el DS N° 2028 reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares. Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.

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

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

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

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

**27/06/1977:** Grupo de Comunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas. Su primer Comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.

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

**28/06/1958:** Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile. Esta entidad, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de Comunicación. En su origen estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.

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

**29/06/1919:** Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE".

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

## **V. Galería de hombres y hechos destacados**

### **Curso de Cadetes 1942-1943 de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado"**

#### **I.- Antecedentes históricos de la Escuela de Aviación y formación de sus primeros alumnos**

El avance que desde comienzos del siglo XX alcanzaba la aviación en el mundo, como quedara demostrado con el cruce del Canal de la Mancha en 1909 por Bleriot, paulatinamente fue despertando el interés de las fuerzas armadas en diversos países, que comprendieron la importancia que a futuro tendría el avión como arma.

Nuestra patria no fue la excepción y no deseando quedar atrás con respecto a países vecinos, encomendó al Presidente de la Misión Militar de Chile en Alemania, General Roberto Silva Renard, elaborara un informe sobre el particular.

Estando centrado en aquel entonces el avance de la aviación en París, el General Silva ordenó al Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell, a la sazón en Francia, que preparara dicho informe referido a las últimas novedades en el campo de la aeronáutica.

Como resultado de ello y en vista de las recomendaciones en él establecidas y a los informes de otros oficiales también en Europa, el 11 de febrero de 1913, durante el gobierno de don Ramón Barros Luco se dictó el Decreto Supremo N° 187, que llevaba su firma y la del Ministro de Guerra, don Jorge Matte Gormaz, mediante el cual se creaba la "Escuela de Aeronáutica Militar".

Establecimiento que tendría por misión "el adiestrar Oficiales y Suboficiales como pilotos aviadores, pilotos mecánicos o pilotos aerostáticos para el servicio del Ejército" y que estaría basado en la chacra Lo Espejo, junto al cuartel del Regimiento Ferrocarrileros del Ejército, nombrándose como director interino de él al Capitán Manuel Avalos Prado, quien había efectuado el curso de piloto en Francia.

Realizado el proceso de selección, ese mismo año de 1913 se presentaban a la escuela sus primeros alumnos escogidos entre oficiales y suboficiales del Ejército que habían manifestado interés por incorporarse a la nueva arma. De ellos, algunos fueron enviados a Francia a efectuar en dicha nación el curso de piloto, mientras otros recibían su instrucción de vuelo en Chile. Cabe consignar que el primero de los formados en el país, en obtener su brevet de piloto aviador otorgado por la Escuela de Aeronáutica Militar, fue el Teniente 2º Arturo Urrutia Villarreal, el 13 de agosto de 1913.

Asimismo, es dable mencionar también, que el año 1916 ocho integrantes de la Armada ingresaron a la escuela a recibir instrucción de vuelo, quienes fueron el origen de la aviación naval en Chile, no obstante que dicha institución ha establecido oficialmente el aniversario de su creación el 16 de marzo de 1923.

Con posterioridad a 1913, la escuela prosiguió realizando cursos con personal del Ejército en los que también tomaron parte oficiales extranjeros, lo que demuestra el prestigio internacional que aquella había alcanzado. Como asimismo, efectuó cursos para aviadores civiles que ingresaron a ella como aspirantes a oficiales de reserva y también a muchachos que efectuaban su Servicio Militar Obligatorio en igual calidad.

Al crearse en 1930, la Fuerza Aérea Nacional y establecer su propio escalafón de oficiales, se dispuso que para ingresar a la escuela sería requisito el haber obtenido la formación de Oficial, ya fuera en la Escuela Militar o en la Escuela Naval, o bien estar en posesión del nombramiento de Oficial de Reserva y de ahí solicitar su paso a la aviación.

Sin embargo, viendo que dicho sistema no lograba satisfacer las necesidades de la Fuerza Aérea, en 1932 la Escuela de Aviación, como ya se la denominaba, efectuó un Curso Experimental de Cadetes, escogiéndose como tales a 19 Aspirantes a Oficiales de Reserva, de aquellos que en 1931 habían efectuado el Servicio Militar Obligatorio en la Compañía de Ametralladoras del Grupo de Defensa Antiaérea.

No obstante el éxito alcanzado, debido a los sucesos políticos de la época, a fines de ese año los cadetes fueron licenciados poniéndose término al curso y se continuó con el sistema anterior de seleccionar a los alumnos entre los oficiales del Ejército y de la Armada que deseaban proseguir su carrera en la Fuerza Aérea.

Lamentablemente, no siendo muchos los oficiales que obtenían el permiso para cambiar de institución, la Fuerza Aérea anualmente comenzó a seleccionar a algunos jóvenes que habían realizado su Servicio Militar Obligatorio en el Regimiento de Artillería Antiaérea o sencillamente provenían de la vida civil y que mostraban un real interés por ingresar a la aviación y los enviaba becados a la Escuela Militar en calidad de subalféreces. De esa forma y una vez que terminaban su formación en dicho establecimiento, eran graduados como Alféreces de Aviación, pasando a continuar sus estudios en la Escuela de Aviación.

## II.- Organización del Curso de Cadetes Pilotos y su proceso de admisión

No obstante la buena voluntad demostrada por el Ejército y la Armada, el sistema de ingreso de oficiales a la Fuerza Aérea no satisfacía las necesidades institucionales y se veía que no alcanzaría para operar el nuevo material de vuelo que nuestro país comenzaría a recibir de parte de los Estados Unidos de Norteamérica.

Por ese entonces funcionaba ya en Chile, la Misión Aérea Norteamericana a cargo del Coronel Omer O. Niergarth, quien aconsejó al mando institucional proponer al gobierno se autorizase a la Fuerza Aérea a organizar en la Escuela de Aviación cursos de cadetes y poner término al sistema vigente.

**Parado sobre el ala del avión N.A. BC-2, aparece el Coronel Omer O. Niergarth, Jefe de la Misión Aérea Militar Norteamericana en Chile (1940-1943). (1)**

Al fondo se observan tres aviones de ataque Breda BA-65.

Fotografía publicada por la Revista norteamericana "LIFE".



Fue así como el 19 de julio de 1941, el Presidente Pedro Aguirre Cerda mediante Decreto Supremo S.T. Nº 579 autorizó a la Escuela de Aviación a organizar un Curso de Cadetes Pilotos, con lo que a partir de entonces la institución pasaría a formar sus propios oficiales.

Tarea de envergadura, si tomamos en consideración, que si bien la escuela tenía alumnos, aquellos eran ya oficiales graduados. Algo muy distinto a formar cadetes reclutados directamente desde la vida civil y para quienes había que prepararlo todo, desde habilitar las instalaciones donde funcionarían los cursos, hasta elaborar los planes de estudio que contemplaban una permanencia de dos años en ella.

Consciente de ello el Alto Mando prestó todo su apoyo a esta iniciativa, la que debería comenzar a aplicarse el año 1942.

No existiendo nada construido, hubo que remodelar viejas instalaciones, adaptar otras y transformar algunas, de manera de contar con salas de clases, comedores y dormitorios para los cadetes, para lo cual la Tesorería Provincial de Santiago puso a disposición de la dirección de los Servicios de la Fuerza Aérea la cantidad de \$ 100.000 "a fin de que por Administración procediese a ejecutar las reparaciones e instalaciones, para habilitar las dependencias destinadas al funcionamiento de las Escuelas de Cadetes y Especialidades de la Fuerza Aérea".

Correspondió enfrentar aquel desafío al entonces Director de la Escuela el Comandante de Escuadrilla Enrique Núñez Morgado, quien junto a sus oficiales se abocó a dicha tarea, logrando en el escaso tiempo disponible habilitar lo necesario para recibir a la que en principio se denominó Compañía de Cadetes, más tarde Curso de Cadetes.

En forma paralela se dio inicio al proceso de propaganda, mencionándose que los postulantes a cadetes deberían tener 6º año de Humanidades rendido, señalándose que la escuela no deseaba formar jóvenes que ingresaran a ella sólo por el deseo de volar, sino que buscaba a aquellos que vieran en la profesión de aviador, el ideal de su vida.

No obstante que la permanencia en la escuela preveía una duración de tres años, las necesidades de pilotos hacían que ella se rebajara a dos.

En febrero de 1942, se enviaba diversas comisiones a distintas ciudades del país haciendo propaganda al reclutamiento de aspirantes al curso de cadetes, las que fueron recibidas con mucho entusiasmo por quienes deseaban ingresar a la escuela.

Cabe mencionar que en esa época la escuela contaba con dos escuadrillas de oficiales alumnos; la 1ª, "De Instrucción" con dieciocho alumnos y la 2ª, "De Aplicación" con diecinueve, más un oficial ecuatoriano.

Como material de vuelo, en la primera se empleaba el avión de instrucción primaria Fairchild M-62B y en la segunda, el North American NA-74 de instrucción avanzada.

Pese al escaso tiempo disponible para organizar el concurso de admisión, se presentaron a él 140 postulantes los que debieron rendir pruebas de capacidad física, someterse a exámenes médicos, dentales y luego dar exámenes teóricos de matemáticas, castellano e historia y geografía.



**Cadete Jorge Pérez S. en Tenida de Vuelo**  
(Jorge es un distinguido miembro de nuestra Corporación)

Aquellos que sortearon con éxito la preselección, fueron citados a una entrevista personal, de los cuales quedaron finalmente seleccionados 79.

### **III.- Primer año de Escuela del Curso de Cadetes 1942-43**

De los 79 seleccionados, 77 se presentaron a la Escuela la mañana del lunes 11 de mayo de 1942, día fijado para la recogida. Dos habían solicitado se dejara sin efecto su incorporación al instituto. En sencilla ceremonia realizada ante la presencia del Director de la Escuela, el Comandante Enrique Núñez fueron recibidos con el grado de Soldados 1º, Cadetes.

De ellos, 72 eran de la Rama del Aire, 4 de la Rama de Administración y 1 de la Rama Técnica y algunos provenían como cadetes de las Escuelas Militar y Naval y otros habían efectuado su Servicio Militar Obligatorio como Aspirantes a Oficiales de Reserva en el Grupo de Defensa Antiaérea.

A falta de Cuerpo de Brigadieres, a algunos se les otorgó dicha denominación, para cooperar con los oficiales en la instrucción militar y de régimen interno de sus compañeros.

Por razones de servicio fueron divididos en dos cursos, el **A** y el **B**, integrándose al primero el cadete de la Rama de Técnica y al B, los de la Rama de Administración. A cargo del Curso **A**, fue designado el Teniente 2º Carlos Vergara Casanova y del **B**, el Teniente 2º Emilio Schönherr Siebert.

El primer día lo emplearon en la entrega de vestuario, asignación de dormitorios y dependencias y enseñanza de las primeras normas de régimen interno. Asimismo, bajo una frondosa encina ubicada donde hoy se encuentra la Sala de Vuelo, el Soldado 2º Peluquero Eduardo León procedió a cortar el pelo a todos los reclutas, algunos de los cuales se habían presentado luciendo frondosas cabelleras. Cabe mencionar que dicho lugar, durante un buen tiempo se constituyó en la "Peluquería de Cadetes".

Una semana más tarde, el 18 de mayo, se daba inicio a las clases, con lo cual los cadetes tuvieron un respiro en la dura vida militar, las que entre otras materias incluían ramos como matemáticas, electricidad, historia y geografía, cultura militar, administración y reglamentos, motores, aerodinámica y educación física.

Posteriormente, a instancias de un oficial se implantaba una costumbre que no fue en absoluto del agrado de los muchachos, consistente en que antes de almuerzo se daba a cada uno una cucharada de aceite de bacalao, la que debían tragar en silente obediencia. De esa forma se quería tonificar al cuerpo de cadetes. Desde entonces, los cadetes denominaron a aquel oficial; "El Papi".

Mientras los cadetes no tuvieron salidas los fines de semana, los primeros sábados de cada mes el Capellán, Teniente 1º (SR) Romelio Carreño Atenas, daba una charla a todo el personal de la escuela y los domingos oficiaba misa para ellos en uno de los viejos hangares de madera.

Cabe señalar que con el transcurso del tiempo, aquel buen sacerdote, hasta su muerte acaecida en 1992, se convirtió en un verdadero padre de los cadetes, a los que a muchos de ellos bendijo sus matrimonios, bautizó a sus hijos y acompañó hasta a su última morada a aquellos que cayeron en acto del servicio o partieron antes que él.

Para controlar el desempeño diario de los cadetes, semanalmente se nombraba un oficial de servicio, el que duraba en sus funciones de lunes a domingo, desde las 05.00 horas, hasta que el último cadete se acostaba en las noches.

Integraban tan sacrificado rol, los tenientes Carlos Vergara, Emilio Schönherr y César Ruiz, siendo famosa la semana en que correspondía estar de servicio al teniente Vergara, cariñosamente conocido como el "Sapito Vergara". "La Dolorosa", la denominaban los cadetes, especialmente cuando a juicio del teniente Vergara la disciplina andaba mal y era necesario "moralizarlos".

Se atribuye a aquel recordado oficial, el haber implantado la tradicional; "Vuelta a la Torre de Control", costumbre que hasta el día de hoy se mantiene en la escuela.

Dentro del recinto de la escuela, para atender las necesidades del personal existía una pulpería a cargo de un concesionario español, en la que era posible encontrar elementos de uso habitual y algunos comestibles. Recinto al cual se autorizó el ingreso de los cadetes, quienes, atendiendo al precio que aquel cobraba, lo bautizaron como "El pulpo".

Habiendo transcurrido el período inicial, el 7 de junio los cadetes tuvieron su primera salida de francos, pero vistiendo de civil, por cuanto aún no estaban listos los uniformes que usarían en sus días de permiso.

Como sucedería todos los sábados, el Oficial Contador, el Teniente 1º Eduardo Acevedo Serrano, entregó a cada uno la cantidad de diez pesos, correspondientes a parte del sueldo de Soldado 1º, grado con el cual habían ingresado a la Fuerza Aérea. Cantidad que en aquellos años alcanzaba perfectamente para pagar movilización, invitar a la polola al cine y luego llevarla a tomar once a un céntrico café de calle Ahumada.

La salida era a las 17.00 hrs. y tras una rigurosa revista, frente a la guardia de la Escuela, donde un tosco letrado decía "Paradero Laviación", tomaban el tranvía San Bernardo que los llevaba a Santiago. El regreso se realizaba los domingos a las 22.00 hrs. desde la puerta del Ministerio de Fomento, lugar desde donde las micros Federal de la FACH partían hacia El Bosque.

A mediados de año, ponían término a su instrucción los Oficiales Alumnos de la Escuadrilla de Aplicación, los que en posesión de sus piochas de pilotos de guerra salían destinados a diferentes unidades de la Fuerza Aérea, mientras los de la Escuadrilla de Instrucción recibían sus títulos de pilotos militares.

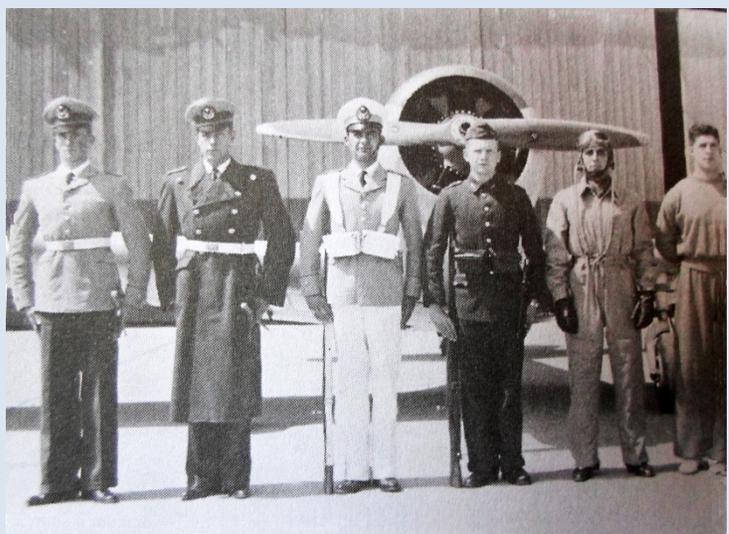
Los días 2 y 3 de septiembre, habiendo cumplido con el período inicial de instrucción militar, los cadetes se presentaban en Revista de Reclutas ante el Comandante de la Segunda Brigada Aérea, la que aprobaron sin observaciones, lo que los acercaba al comienzo de su respectiva instrucción de vuelo.

Los uniformes de salida confeccionados por don Kurt Zillmann, entusiasta aviador, ya habían sido recepcionados y entregados a los cadetes, quienes orgullosos los lucían en sus salidas de fines de semana.

El mes de la patria ya había llegado y dos hechos trascendentes vivieron los cadetes. Uno, la visita que a la escuela realizó el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos Morales, quien acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y del Alto Mando Institucional, demostró especial interés en conocer cómo se desarrollaban las actividades del Curso de Cadetes.

Varios de los cuales, vistiendo las diferentes tenidas de uso en el establecimiento fueron presentados al primer mandatario, quien evidenció especial complacencia al enterarse del progreso alcanzado en el poco tiempo desde que había ingresado a la escuela.

El otro fue, la participación de los cadetes en la Parada Militar del 19 de septiembre en la elipse del Parque Cousiño.



**Cadetes formados vistiendo sus diferentes uniformes ante SE. el Presidente de la República, don Antonio Ríos Morales.**

Siendo la primera vez que la Escuela de Aviación se presentaba con cadetes, aquellos concitaron la atención de las autoridades y el público asistente, oportunidad en que rivalizando en gallardía y marcialidad con los cadetes de las Escuelas Militar y Naval, supieron dejar muy en alto el prestigio de la Fuerza Aérea.

Acercándose el inicio de la instrucción de vuelo de los cadetes, la Escuela organizó un Curso de Estandarización para Instructores de Vuelo. Actividad que finalizaría con un raid al sur del país.

Queriendo aprovechar la oportunidad para efectuar promoción al próximo concurso de admisión a realizarse el año 1943, la dirección dispuso que los cadetes César Topali Bruckmoser y Sergio Igualt Ramírez acompañaran a los instructores, medida que evidenció ser de gran provecho.

En vista del éxito alcanzado, se organizó un raid a la zona norte, en el que tomaron parte los cadetes Federico Niemann Núñez y Pablo Pflingsthorn Schmidt, obteniendo resultados similares, ya que era la primera vez que en provincias se veía la presencia de cadetes de aviación.



**Cadete César Topali Bruckmoser**

#### **IV.- Primer año de Escuela del Curso de Cadetes 1942-43.**

Por otra parte, a fines de septiembre los cadetes de la Rama de Administración, teniendo como profesores al Comandante de Escuadrilla Diego Carmona Segura y al Capitán de Bandada Raúl Cisternas Cabeza, daban comienzo a su formación profesional con clases de Legislación y Reglamentación Administrativa, Procedimiento Administrativo y Servicio de Administración e Intendencia en Campaña. Clases que eran alternadas con prácticas en la Contaduría de la escuela.

A mediados de octubre llegó el momento tan ansiado por los cadetes de la Rama del Aire, cuando en los Fairchild M-62B, a cargo del Capitán de Bandada Aníbal Solminihac Bustamante, secundado por 16 oficiales instructores, dieron comienzo a su instrucción de vuelo.

Diariamente se encontraban estacionados en la línea de vuelo 17 Fairchild y las actividades se iniciaban a las 09.00 hrs. una vez que el médico de cancha tomaba su puesto, lo que se indicaba izando un gallardetón en el edificio de Operaciones. A esa señal, las escuadrillas podían comenzar los vuelos.

Como zona de vuelo se estableció el sector comprendido entre Pirque, cerro Los Ratones, cerro Chena y Calera de Tango. Careciendo los aviones de radio, las instrucciones eran impartidas desde la torre de control mediante una lámpara de señales Aldis.

Como tenida de vuelo los cadetes recibieron un overall de color beige, un gorro de cuero, un par de anteojos y un par de guantes. Completando la tenida los botines que usaban en régimen interno y un paracaídas de asiento marca Salvator.

Hay que señalar que en aquel tiempo, la pista de El Bosque no era cosa que un gran potrero con dos franjas medianamente delimitadas. En la del sector oriente aterrizaban los Fairchild y en la del poniente el resto de los aviones que eran más rápidos y pesados.



**Cadete Mario Leighton Cartagena en tenida de vuelo**

Como programa de vuelo se estableció que ese año los cadetes cumplirían únicamente la etapa de familiarización, que incluía el vuelo solo.

Ello, en razón a que ese mismo mes llegaba a la Escuela de Aviación el último grupo de Oficiales Alumnos formados de acuerdo al antiguo sistema en la Escuela Militar y en la Escuela Naval, los que fueron dados de alta con el grado de Alféreces de Aviación. Diez venían del Ejército y tres de la Armada.

Oficiales a los cuales también habría que realizar la etapa de vuelo primario, dejando para el año 1943, junto a los cadetes, las de vuelo básico y avanzado una vez que se recibiera el nuevo material de vuelo Vultee BT-13 y North American AT-6B.

Realizándose con toda normalidad la instrucción de vuelo, el 9 de noviembre de ese año, el cadete César Topali Bruckmoser realizaba su primer vuelo solo, pasando a convertirse con ello en el primer cadete en la historia de la Escuela de Aviación en volar solo.

Tras las felicitaciones de rigor de los jefes y oficiales de la Base Aérea El Bosque, sus compañeros procedieron a bautizarlo siguiendo aquella antigua y hermosa tradición existente en la aviación mundial. Poco después el resto de sus compañeros volaban también solos.

Ese mismo mes se publicaba en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea una disposición que modificaba el alta de los cadetes en la escuela, señalando que la denominación de Soldados 1º Cadetes debía ser cambiada por la de Cadetes de Aviación. Denominación que hasta hoy en día perdura.

Los meses habían pasado, la primavera ya estaba en su esplendor y en el ambiente se notaba que el fin del año lectivo llegaba a su fin.

Los cadetes habían tomado parte en la tradicional ceremonia del 1º de Noviembre, "Día de Todos los Santos", frente al "Monumento a los Caídos en Actos del Servicio", en el que con la unción debida se había recordado a los camaradas que habían ofrendado sus vidas por la patria.

El 12 de Diciembre, en ese entonces establecido como Día de la Fuerza Aérea, en recuerdo a la hazaña de Godoy, participaron también de la ceremonia en la cual, el ilustre precursor aún vivo, había hecho entrega al Arsenal Histórico de la Escuela de Aviación del sable toledano que en homenaje a su hazaña de cruzar el macizo andino, su provincia natal de Cautín le obsequiara.

El período de exámenes ya finalizaba y solo restaba la ceremonia de fin de año, por lo cual mientras ella se preparaba, como despedida de las actividades de cuartel, se programó un certamen de tiro con fusil para cadetes, a un blanco circular de 12 anillos ubicado a 200 metros, tendidos sin apoyo.

Certamen que fue controlado por los Comandantes de Escuadrilla Enrique Núñez y Felipe Latorre, quienes al término del mismo felicitaron a los cadetes que habían obtenido los más altos puntajes.

Finalmente, el 31 de Diciembre, a las 15.00 horas en ceremonia realizada en la escuela se procedía a hacer entrega al Cuerpo de Brigadieres de sus respectivos distintivos que los acreditaban como tales y a los cadetes de la Rama del Aire sus títulos y piochas de pilotos militares.

Habían dado término satisfactoriamente al primer año de escuela 45 cadetes de la Rama del Aire, 3 de la Rama de Administración y el de la Rama Técnica. El resto, por diferentes motivos había hecho abandono del establecimiento y buscaban nuevas alternativas en la vida civil.

Muy a su pesar los cadetes salieron de vacaciones sin recibir autorización para vestir de civil.

## **V.- Segundo año de Escuela del Curso de Cadetes 1942-43**

De los 49 cadetes que en diciembre del año anterior habían salido a vacaciones, solo 41 retornaron a la escuela el 1º de marzo de 1943, día fijado para su recogida. Faltaban 9 cuyas bajas por diversas razones habían sido cursadas con fecha 31 de enero.

Abrazos, saludos y el intercambio de experiencias de la época veraniega eran la tónica con que aquellos muchachos se reencontraban después de dos meses de ausencia del cuartel. Sin duda los primeros días fueron los más duros ya que costaba adaptarse nuevamente a la disciplina castrense.

Habiéndose efectuado en el verano otro concurso de admisión, el lunes 15 de Marzo se recogían también 51 nuevos cadetes de aviación, a los que un tiempo después se uniría Ernesto Sobrino Sainz(2), cuya alta se cursaría con fecha 30 de abril.

En una sencilla ceremonia militar, ante sus padres y apoderados el Director de la Escuela, el Comandante de Escuadrilla Enrique Núñez Morgado, con afectuosas palabras les daba la bienvenida

al plantel, recalcándoles la responsabilidad que de entonces en adelante les significaría vestir el uniforme de la Fuerza Aérea.

Sería su última participación como tal, ya que el 20 de Marzo procedía a entregar el mando de la Escuela al Comandante de Escuadrilla Ismael Sarasúa Terán, al haber sido nombrado Comandante de la Segunda Brigada Aérea y de la Base Aérea "El Bosque".

Se alejaba el hombre a cuya dedicación y esfuerzo se debía el que finalmente, el deseo tan largamente acariciado en la Fuerza Aérea de reclutar sus cadetes y formar sus propios oficiales comenzara a hacerse realidad.

La vida retomaba su ritmo normal y el 5 de abril los cadetes de segundo año reiniciaban su instrucción de vuelo en el material Fairchild M-62B siempre bajo el mando del Capitán de Bandada Aníbal Solminihac Bustamante, mientras los Oficiales Alumnos de la Escuadrilla de Aplicación, habiendo dado término a su permanencia en la escuela y ascendidos a subtenientes, con fecha 20 de ese mismo mes pasaban a prestar servicios a otras unidades de la institución.



**Cadete Víctor Robinovich Castro, subiendo a un Fairchild M-62B**

Por su parte, los Alféreces, Oficiales Alumnos de la Escuadrilla de Instrucción, llegados el año anterior al plantel, recibían sus respectivos nombramientos de Pilotos Militares y pasaban a continuar su instrucción de vuelo en la Escuadrilla de Aplicación.

Ese mismo mes de abril veía graduarse como oficiales a los dos primeros cadetes que como tal formara la Escuela de Aviación.

Habiendo dado satisfactoriamente término a sus estudios, mediante Decreto S.T. Nº 237 de fecha 14 de abril se expedía el título de Alférez Contador a los Cadetes de la Rama de Administración ingresados en mayo de 1942, Jorge Núñez Herrera y Roberto Rötger Chijani, quienes pasarían a desempeñarse en el Cuartel General de la FACH y en el Departamento de Administración de la Dirección de los Servicios.

El tercer cadete de aquella rama que aún permanecía en la escuela, poco después solicitaba su baja del plantel.

Días después, en mayo hacía su arribo a la Escuela la segunda partida de aviones Vultee BT-13A, entregados por los Estados Unidos de acuerdo a los términos del Lend Lease Act, con lo cual la dotación de los mismos se incrementaba a seis.

Aeronaves que, junto a otras por llegar, estarían destinadas a la instrucción de vuelo de los cadetes de segundo año, quienes estaban próximo a finalizar su entrenamiento en los Fairchild M-62B.

El lunes 7 de junio de ese año de 1943, una vez más las puertas de la escuela se volvían abrir para recibir a un nuevo curso de cadetes.

En efecto, derivado de la grave situación internacional producida por la Segunda Guerra Mundial, no se descartaba que más temprano que tarde, nuestro país se pudiera ver involucrado en la contienda.

Circunstancias en que la Fuerza Aérea, necesitando incrementar su dotación de oficiales, que pudieran operar el nuevo material de vuelo que comenzaba a llegar desde los Estados Unidos, se vio en la obligación de realizar ese año dos concursos de admisión.

En una sobria, pero emotiva ceremonia militar se presentaron ante el Comandante del Grupo de Instrucción, Capitán de Bandada Aníbal Solminihac Bustamante, 101 Cadetes de la Rama del Aire y 16 de la Rama de Administración.

Cadetes estos últimos, cuya permanencia en la escuela se estableció en solo seis meses, ya que se graduarían a fines de ese año junto a los cadetes de la Rama del Aire ingresados en mayo de 1942. Por tal razón debieron someterse a un intenso y duro programa de formación militar y profesional.

Para diferenciar a los dos cursos que entraron ese año, la costumbre hizo que a los ingresados en marzo se los denominara "marcianos" y a los en junio, "junianos". Denominación que hasta el día de hoy perdura.

Los meses seguían pasando y cumpliendo con uno de los deberes más sagrados de todo militar, el 9 de Julio, los cadetes ingresados en mayo de 1942 y los que lo habían hecho en marzo de 1943 procedían a jurar a la bandera.

En una brillante ceremonia efectuada en El Bosque, con participación de todas las unidades de la guarnición y ante la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, los cadetes juraron por Dios y su bandera, servir fielmente a la patria, hasta rendir la vida si fuera necesario.



**Formación de cadetes en tenida de Salida usando capote y cinturón de cuero blanco y tiros para llevar el espadín.**

Detalle sobre la fotografía, en donde se muestra parte del bonito espadín usado por los cadetes desde septiembre de 1942.

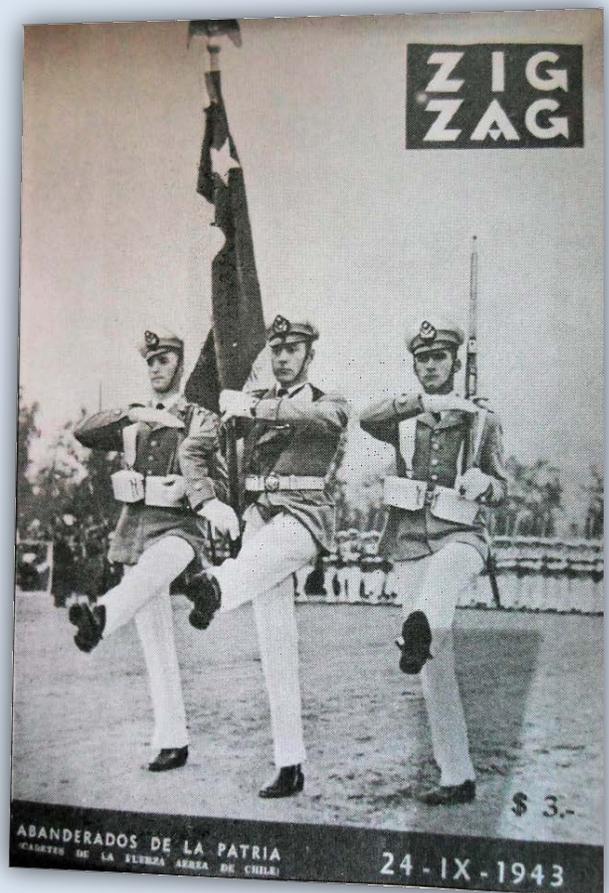
Al día siguiente llegaba en visita oficial a nuestro país el Presidente de la República del Paraguay, General Higinio Morínigo Martínez, ilustre estadista a quien los cadetes rindieron honores a su arribo y partida en el aeropuerto Los Cerrillos, luego en el desfile en su honor efectuado frente al Club Militar y durante la visita que realizó a la Base Aérea "El Bosque".

Al aproximarse las fiestas patrias y habiendo cumplido con su etapa previa de formación militar, el 2 de septiembre, los cadetes ingresados ese año a la escuela se presentaban en Revista de Reclutas ante el Subdirector de la Escuela, Comandante de Escuadrilla Darío Callejas Rojas, la que aprobaron con distinción.

Aquello significó que los que habían entrado en marzo de 1943 a la Rama del Aire quedaban en condiciones de dar comienzo a su instrucción primaria de vuelo, tan pronto los que lo habían hecho el año anterior, finalizaran la suya en material Fairchild.

Aquel año una vez más la Escuela de Aviación tomó parte en la Parada Militar en homenaje a la Glorias del Ejército, desfilando por tierra tres escuadrillas de cadetes, mientras en lo alto sobrevolaban la elipse del Parque Cousiño formaciones de aviones Fairchild M-62B, Vultee BT-13A y North American AT-6B.

Destacando la marcialidad del portaestandarte de la escuela y de sus escoltas, la revista Zig-Zag de septiembre puso su foto en la portada de la publicación.



Terminadas las festividades patrias se procedía a nombrar Alférez de Aviación, de Armas, en la Rama Técnica, al Cadete Sergio Poblete Garcés, ingresado en mayo de 1942, quien poco después era puesto a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores y a las órdenes de nuestra embajada en los Estados Unidos de Norteamérica, para efectuar un Curso de Ingeniería Aeronáutica de Mantención en dicho país, pasando con ello a convertirse en el tercer cadete graduado en la escuela.

Ese mismo mes de septiembre se daba a conocer una orden del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, señalando que mientras debido a la emergencia que se vivía, se mantuviera reducido a dos años el tiempo de duración de los tres cursos que funcionaban en el plantel, los cadetes que hubieran sido aprobados en las pruebas del curso de vuelo primario serían denominados Subalféreces de Aviación.

En cumplimiento a dicha disposición, los cadetes ingresados en mayo de 1942 fueron ascendidos a ese grado. A raíz de ello y con el fin de dar oportunidad de practicar el mando y ejercicio de la responsabilidad, se creaba dentro del Servicio de Guardia de la Escuela, el puesto de Subalférez de Servicio, quien pasaba a ser el colaborador directo e inmediato del Oficial de Servicio en todo a lo que a régimen interno del Grupo de Instrucción se refería.

Por otra parte, habiendo llegado ya a la escuela un número suficiente de aviones Vultee BT-13A, en octubre daban comienzo a su instrucción de vuelo básico en ellos los Alféreces, Oficiales Alumnos de la Escuadrilla de Aplicación y los recién nombrados Subalféreces.

Por su parte, los cadetes ingresados en marzo de ese año iniciaban su curso de vuelo primario en los Fairchild M-62B. Actividades que eran complementadas con competencias deportivas, de tiro y visitas profesionales.

Asimismo, queriendo que los subalféreces supieran desenvolverse con soltura en las actividades sociales, se contrató al famoso profesor de baile don Juan Valero, quien premunido de un viejo gramófono concurría a la escuela a enseñarles los pasos fundamentales de los bailes de moda en esos tiempos. Enseñanzas que se prestaban para más de alguna broma que hacían reír de buena gana al afamado profesor.

Siendo nuestro país, signatario del Pacto de Río de Janeiro, pudo ser partícipe de los beneficios del Sistema de Préstamos y Arrendamientos (Lend Lease Act), con que los Estados Unidos de Norteamérica apoyaba a las naciones aliadas, lo que le valió que junto con comenzar a recibir en condiciones favorables nuevo material de vuelo, se cursaran invitaciones para que miembros de la Fuerza Aérea viajaran al país del norte a recibir instrucción de como operarlo y mantenerlo.

Considerando que en corto tiempo ello implicaría el enviar oficiales y subalféreces a los Estados Unidos, la escuela programó para ellos un programa de clases intensivo de inglés a cargo de una profesora contratada especialmente al efecto.

El año una vez más se acercaba a su término, el 9 de noviembre los Alféreces, Oficiales Alumnos de la Escuadrilla de Aplicación eran ascendidos a Subtenientes de Armas de la Rama del Aire y se cursaban sus destinaciones a otras unidades de la institución dejando la escuela. Serían ellos los últimos que como curso se incorporarían al plantel en calidad de Oficiales Alumnos provenientes de las Escuela Militar y Naval.

De esa forma, los plazos establecidos en la programación institucional se iban cumpliendo paulatinamente y accediendo a una invitación del Gobierno de los Estados Unidos, a fines de noviembre eran puestos a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores y a las órdenes de nuestra embajada en ese país, seis oficiales y cuatro subalféreces de los ingresados como cadetes en mayo de 1942, quienes viajarían a efectuar un Curso de Perfeccionamiento de Vuelo en la Estación Aeronaval de Corpus Christi en Texas. Subalféreces que recibirían sus despachos de oficiales en los Estados Unidos al recibirse en Chile en diciembre de ese el resto de sus compañeros.

Finalmente el día tan ansiado había llegado. El jueves 30 de diciembre en emotiva ceremonia militar realizada en presencia del Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos Morales, del Alto Mando Institucional y de sus padres, familiares y amigos, 39 Subalféreces de aquellos Cadetes de la Rama del Aire ingresados a la escuela en mayo de 1942 y 14 Cadetes de la Rama de Administración, ingresados en junio de 1943, recibían sus respectivos nombramientos de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile en el grado de Alféreces de Aviación.

Obtuvieron la primera antigüedad en la Rama del Aire, el Alférez Fernando Serrá Cottonat, quien se encontraba ya en los Estados Unidos realizando un curso de vuelo y en la Rama de Administración, el Alférez Enrique Villarroel Avilez.

En el discurso de despedida, el Comandante de Escuadrilla Darío Callejas Rojas les manifestó; "El paso más trascendental que estáis dando en estos instantes es el de pasar de ser mandados a ser obedecidos. He aquí la base de toda disciplina que no obra por la presencia del Jefe, sino por el mandato superior de una moral bien templada".

Al término de la ceremonia se ofreció un cocktail en el casino de oficiales de la Escuela al que asistió Su Excelencia el Presidente de la República y el Alto Mando Institucional en donde por vez primera, los recién graduados alternaron con sus superiores como camaradas aviadores. Para ellos se iniciaba una nueva vida en los cielos de la patria.

## **VI.- Curso de Cadetes de la Escuela de Aviación 1942-43. Epílogo**

No bien se hubo efectuado la ceremonia de graduación del 30 de diciembre, otros 11 Alféreces de la Rama del Aire, al igual como ya lo habían hecho anteriormente otros cuatro compañeros, en la primera quincena de enero de 1944 viajaban también a la Estación Aeronaval de Corpus Christi para recibir instrucción de vuelo en los Estados Unidos de Norteamérica.

El resto de los integrantes de la Rama del Aire, tras un corto período de vacaciones, se reintegraría a la escuela para dar término a su formación como pilotos de guerra. Por su parte, los Alféreces de la Rama de Administración pasaban destinados a diferentes unidades de la Fuerza Aérea distribuidas a lo largo del país.

En cuanto a los Alféreces de la Rama del Aire que permanecieron en la escuela, junto a algunos de los Subtenientes del Curso de Oficiales Alumnos egresados en noviembre de 1943, completaron su instrucción de vuelo y el 29 de abril de 1944 en ceremonia realizada en El Bosque, con presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, recibieron sus piochas de vuelo que los acreditaban como pilotos de guerra.

Piochas que fueron bendecidas por Monseñor Teodoro Eugén, Vicario General Castrense.



**Capellán Romelio Carreño junto a Monseñor Teodoro Eugén, durante la bendición de piochas para los nuevos pilotos.**

Días más tarde, el 5 de mayo, 22 de ellos eran destinados a diversas unidades de la institución entre Iquique y Punta Arenas, mientras otros tres que habían pertenecido a la Rama del Aire y uno de la Rama de Administración, pasaban a integrar el Escalafón de Armas, Rama Técnica de la Fuerza Aérea.

En el intertanto, los que viajaron a los Estados Unidos, recibieron instrucción de vuelo en aviones Naval Aircraft Factory (NAF) N3N, en sus versiones con ruedas y flotadores, en Vultee BT-13, en North American SNJ (versión naval del AT-6), en Beechcraft AT-11, en Vought Sikorsky OS2U-3 y en Consolidated PBY-5 Catalina.



**Avión de instrucción básica, Vultee BT-13. Recibidos en la Escuela de Aviación a partir de 1943.**

Cabe mencionar que durante su permanencia en los Estados Unidos, el 11 de septiembre de 1944 se produjo un grave accidente en vuelo al colisionar en el aire dos SNJ piloteados por el Teniente 2º Carlos Vergara Casanova y el Alférez Sergio Igualt Ramírez, a consecuencia de lo cual perdió la vida el primero de los nombrados. Pérdida que fue muy lamentada a nivel institucional y especialmente por quienes habían sido sus cadetes en la escuela, cuyo recuerdo, hasta el día de hoy perdura en sus corazones.

Meses después, completados sus estudios, en enero de 1945 retornó al país el Subteniente Sergio Poblete Garcés, quien había recibido su ascenso mientras se encontraba especializándose en ingeniería en los Estados Unidos, siendo destinado a continuar sus servicios en la Maestranza Central de Aviación.

Un mes más tarde, los alféreces egresados en diciembre de 1943, recibían también su ascenso al grado de subteniente y los que se encontraban en el extranjero, a medida que fueron dando término

a su entrenamiento en los Estados Unidos comenzaron a regresar a Chile, pasando también a prestar servicios en diversas unidades de la FACH. Tiempo después se les cursaba sus respectivos nombramientos de Pilotos de Guerra.



**Alféreces egresados en diciembre de 1943 tras finalizar el Curso de Perfeccionamiento de Vuelo en la Estación Aeronaval de Corpus Christi en Texas, USA.**

Atrás de pie, de izquierda a derecha: Subteniente Agustín Rodríguez Pulgar, Subteniente César Bórquez Gómez, Teniente 2º Carlos Vergara Casanova, Teniente 1º Alfredo Gómez-Lobo Guevara, Oficial de enlace Lt. Commander Robert M. Gavett, Comandante de la Base de Entrenamiento Rear Admiral Charles Perry Mason, Comandante de Escuadrilla Hernán López Angulo, Teniente 1º Rolando Honorato Chaparro y Subalférez Fernando Serrá Cotonat. Primera fila: Subteniente Jorge Rojas Rodríguez, Subteniente Fidel Alviña Del Canto, Subteniente Humberto Vottero Henríquez, Alférez Pablo Pflingsthor Schmidt, Alférez Sergio Igualt Ramírez y Alférez Emilio Salas Retamal.

El tiempo siguió su perpetuo camino y uno a uno los cadetes del Curso 1942-1943 fueron dejando las filas de la Fuerza Aérea de Chile. Algunos lo hicieron a edad temprana, conquistando posiciones importantes en la aviación comercial, en el comercio o en la industria. La mayoría, cumplió brillantes y dilatadas carreras en la FACH, sobresaliendo como jefes y conductores de hombres.

A nueve de ellos orló la patria con los laureles de Generales de la República, mientras catorce escansiaron la "suprema sed de cielo" en la copa de "los azules horizontes".

Hoy en día, sólo cuatro permanecen en este mundo en espera del Rendez Vous final con sus compañeros que los han precedido en el tránsito al más allá y sus vidas son un ejemplo para las actuales generaciones de Cadetes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", donde se les quiere, respeta y honra.



El 11 de mayo de 2012, tres integrantes del Curso 1942 regresaron a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" para conmemorar 70 años de su ingreso al Plantel.

La ceremonia preparada a instancias de una actividad conmemorativa del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, reunió en la oportunidad al Comandante de Aeronave de Lan Chile, señor Jorge Pérez Sazié y los Coroneles de Aviación, señores Hernán Büchi y Víctor Robinovich, quienes fueron recibidos por el Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A), señor Christian Gómez Meneses, e invitados a la ceremonia.

**Sergio Barriga Kreft**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## Notas

1. El Teniente Coronel Omer Osmer Niergarth pertenecía al Servicio Aéreo del Ejército de los Estados Unidos. Si bien el convenio de establecer una Misión Aérea Militar en Chile, se inició el 23 de abril de 1940, el Coronel Niergarth arribó a finales de ese año, dejando el país en octubre de 1943.
2. Ernesto Sobrino Sainz y su hermano Epifanio J. Sobrino Sainz, recibieron entrenamiento como pilotos en 1942 bajo el programa de entrenamiento de aviación del Inter- American program del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica. Epifanio falleció en un accidente el 28 de marzo de 1942.

## Bibliografía y páginas consultadas

**Efforts to Secure Cooperation between the United States and Chile on certain measures for Hemisphere Defense** (Memorandums of Conversation, by the Adviser on Political Relations. Años 1943 -1944.

<http://www.ebooksread.com/authors-eng/united-states-dept-of-state-office-of-public-co/departament-of-state-bulletin-volume-v-6-apr--jun-1942-tin/page-9-department-of-state-bulletin-volume-v-6-apr--jun-1942-tin.shtml>

"**Reseña Histórica del Curso de Cadetes 1942-1943 de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Avalos Prado**", de Sergio Barriga Kreft. Imprenta de Carabineros

**Imagen del Vultee BT13, obtenida de** <http://wp.scn.ru/en/ww2/o/1199/108/0>

### Listado completo de cadetes ingresados en 1942.

Primer Grupo: Albino BOCAZ Saavedra, Eleuterio MOLINA Bustamante, Eugenio GIGNONE Aguirre, Rosamel PEREIRA León, Eduardo SEPULVEDA Medel, Jorge COLLADO CAMPINO, Hugo LLAMAZARES Sepúlveda, Humberto BRAVO Crawley – Boevey, René PERALTA Pastén, Miguel ORELLANA Paredes, Alejandro BAERISWYL Álvarez, Guillermo ANDERSON Kutz, Jaime Rolando NUÑEZ Núñez, Oscar EGGERS Henríquez, Francisco CASTRO Tapia, Sergio Hiram LEIGH Guzmán, Jorge Enrique PEREZ Sazié, Eduardo WILKE Ascui, Mario Desiderio VALENCIA Leyton, Mario TORRES Mattinzzi, Nicanor DIAZ Estrada, Guillermo SALVO Salvo, Rafael SALAZAR Peña, Víctor ROBINOVITCH Castro, Armando Jorge URRUTIA Bravo, Augusto Antonio PINOCHET Parada, Omar Elzo BAHAMONDES Escobar, Carlos BEY Maluenda, Carlos URIBE Hansen, Hernán BÜCHI Guzmán, Oscar Gilberto GALLARDO Aguilera, Edgardo Elmílcar VERA Maldonado, Miguel PUGA Maudier, José Francisco SILVA Valbuena, Emilio SALAS Retamal, Juan Pablo Osvaldo LATORRE Holtegel, Mario LEIGHTON Cartagena, Jorge Guillermo DOWNEY Fernández, Alberto HEUFEMANN Silva, Manuel Arturo PUENTES Álvarez, Fernando Octavio LEGUES Macias, Julio Enrique BARRERA Schulze, Pedro Luis PEZOA Vásquez, Vicente FARIAS Correa, José Marcial URRUTIA Sanhueza, Osvaldo Eugenio ROJAS Cuadra, Luis Néstor MAC - VICAR de la Maza, Néstor Enrique RUBIO Hodges, Luis Rafael MORALES Orozco, Gerardo LOPEZ Angulo, Rafael ALCERRECA Amigo, Alberto Segundo FRITZ Cerda, Eduardo Enrique DE LA TORRE Rivera, Fernando SERRA Cotonat, José ARAVENA Segovia, César Hernán TOPALI Bruckmoser, Sergio POBLETE Garcés, Jorge CIFUENTES Barrientos, Luis Alberto JULIO Contreras, Jorge S. NUÑEZ Herrera, Roberto ROETGER Chijani.

Segundo Grupo: Federico NIEMANN Núñez, Urcisinio GALLETI Acuña, Sergio IGUALT Ramírez, Pablo PFINGSTHORN Schmidt, Eduardo PEREDA Herrera, Fernando ROJAS Mercado, Juan SILVA Álvarez, Luis Homero AGUILAR Leiva, Luis Enrique VILLARROEL Avilés, Alfredo AGUIRRE Zerón, Alfredo GARY Godoy, Rubén DITTUS Tapia, Mario Enrique GAETE Henríquez, Flavio BUSTAMANTE del Campo, Carlos GONZALEZ Pacheco, Ramón OLAVARRIA Villarroel, Guillermo LACOURT Ferreyra, Vicente ABALOS Guerrero.

Fuente de la lista: <http://www.pilotosretiradoslan.cl/almamater/CURSO%201942.html>



Rogándoles acusar recibo del presente boletín, los saluda atentamente.

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

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

-----  
Almirante Barroso 67, Santiago de Chile  
-----

La correspondencia será recibida en el IIHACH, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail ([iihachile@gmail.com](mailto:iihachile@gmail.com)) o en la dirección electrónica de nuestro Director Secretario, señor Norberto Traub Gainsborg ([ntraub@ttigroup.net](mailto:ntraub@ttigroup.net)).

#### **Declaración de responsabilidad:**

Las ideas y opiniones expresadas en este Boletín reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.