Boletín Informativo Nº 8/2017
Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

"El valor, es patrimonio de quienes actúan bien o lo mejor posible en el momento en que hay que actuar, sin calcular las consecuencias que de ello se puedan derivar".

Marc Levy

Nuestra corporación está siempre llamada a defender, no sólo el resguardo de un legado patrimonial, histórico y cultural aeronáutico, sino que el interés de la sociedad a la cual la aviación toda está llamada a servir, es decir estamos comprometidos con la defensa del bien común de la nación.

La investigación aeronáutica apunta a mantener vigente, los valores e historia de los hombres y hechos que nos antecedieron en la construcción y engrandecimiento de nuestras naciones, entregando este trabajo como recuerdo vivo y alimento para los espíritus de aquellos que unen sus deseos y labores diarias para el servicio y unión de mujeres y hombres de este planeta.

Es por ello que en el cumplimiento de esta tarea, nuestro Instituto en comunión con las otras entidades ligadas a cuidar nuestro patrimonio, debemos velar no solo por el respeto y difusión de nuestras raíces, sino que debemos siempre enorgullecernos de actuar en consecuencia con el fin de mantener las bases propias de la vida, libertad y de la fe.

Don BERNARDO O'HIGGINS RIQUELME
"Padre de la Patria"

20 AGOSTO 1778 - 24 OCTUBRE 1842

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

I. Actividades, conferencias académicas y actos conmemorativos

- **Conversatorio: “Chacabuco 200 años después”**

El señor Cristián Guerrero Lira

El pasado jueves 10 de agosto a las 19:00 horas. en la sala audiovisual del Museo Histórico de Carabineros, ubicado en Av. Antonio Varas N° 1690, Providencia, se realizó con gran éxito de asistencia, un nuevo conversatorio dirigido esta vez por el Doctor en Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Cristián Guerrero Lira, especialista en Independencia de Chile y autor de La Contrarrevolución de la Independencia en Chile y El Primer Congreso Nacional de Chile (1811) y sus Documentos Fundamentales, entre otros.

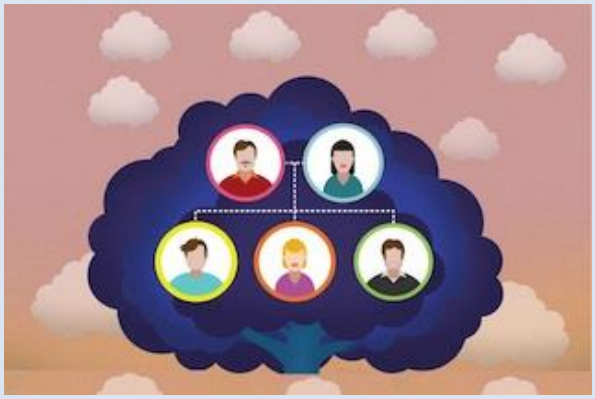
El 12 de febrero de 1817 se enfrentaron en Chacabuco el Ejército de Los Andes, compuesto por unos 5.000 hombres quienes cruzaron la Cordillera desde Mendoza, y el Ejército Realista, resultando triunfador el primero y marcando el fin de la Reconquista española.

Entre los asistentes de nuestra corporación, estuvieron los señores Anselmo Aguilar Urra y Norberto Traub Gainsborg, quienes agradecieron a los anfitriones la invitación a la actividad.

- **Valiosa actividad del Archivo Nacional con el Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas.**

Una muy valiosa actividad fue la organizada por el Archivo Nacional con el Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas. Se trató de un taller de genealogía en el que se impartió el pasado miércoles 16 de agosto a las 19 horas. en Miraflores 50 (metro Santa Lucía), en sala Ricardo Donoso del Archivo Nacional.

La temática versó sobre cómo comenzar a estudiar la historia familiar y las fuentes de investigación tanto para el período republicano como colonial.



Cómo generar un árbol genealógico

La actividad estuvo cargo del conferencista Cristian Cofré, destacado genealogista chileno, miembro del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas.

El taller se realizó como una actividad gratuita, y contó con un nutrido público invitado.

- **Conmemoración del Día de la Dirección General de Aeronáutica Civil**

El pasado lunes 21 de agosto, en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), celebró un nuevo aniversario.

El General de Brigada (A) señor Víctor Villalobos Collao, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el Ministro de Obras Públicas don Alberto Undurraga Vicuña; la Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia Salas; el Ministro de Defensa don José Antonio Gómez Urrutia y el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile General del Aire don Jorge Robles Mella durante la celebración del 87º aniversario de esa entidad.

Con una solemne ceremonia llevada a cabo en el hall central del recinto, se conmemoró esta importante fecha instaurada en recuerdo del primer vuelo de un avión realizado en Chile por parte de don César con la ayuda de su hermano Félix Copetta Brosio hace 87 años atrás, un 21 de agosto de 1910 en terrenos de la entonces Chacra Valparaíso, actual sector de la Plaza Ramón Cruz en la comuna de Ñuñoa, Santiago de Chile.

La Dirección de Aeronáutica se creó, mediante los D.S. N°1312-1313 de marzo de 1930, como una Unidad dependiente de la entonces naciente Subsecretaría de Aviación, asignándosele funciones ligadas a la regulación de las actividades de la aeronáutica civil. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla señor Federico Baraona Walton.

La actividad de celebración se inició temprano por la mañana y fue presidida por el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella y el Director General de la DGAC, General de Brigada Aérea (A) Sr. Víctor Villalobos Collao. Asistieron el evento el señor Ministro de Defensa don José Antonio Gómez acompañado por el Ministro de Obras Públicas Sr. Alberto Undurraga, la Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, la Subsecretaria para las FFAA, señora Paulina Vodanovic Rojas, alto mando de las FF.AA., Agregados Aeronáuticos de países amigos, Entidades Aeronáuticas, Clubes aéreos y otros.

La ceremonia se inició con las palabras del Ministro de Defensa, quien envió un saludo a los más de 4 mil funcionarios que trabajan en el DGAC desde la Arica a la Antártica incluyendo el Archipiélago Juan Fernández e Isla de Pascua. "*Quiero felicitar a todos los funcionarios. Han hecho una gran labor y, desde la perspectiva internacional, estamos muy bien posicionados ganando gran reconocimiento. Ustedes son una parte importante del Ministerio y siempre estamos preocupados de buscar soluciones en aquellas materias que puedan mejorar a la institución y favorecer a sus trabajadores*".

Por su parte, el señor Director de Aeronáutica en su discurso señaló que la DGAC en su rol normativo, fiscalizador y prestador de servicios constituye uno de los ejes que permite el desarrollo seguro de las actividades y de la administración del espacio aéreo, principalmente en lo que se refiere a seguridad de vuelo, lo que ha permitido que esta actividad se haya desarrollado con absoluta normalidad, sin tener que lamentar incidentes que comprometan a las aeronaves que vuelan bajo su responsabilidad.

Terminada su intervención, se procedió a Premiar a funcionarios que cumplieron 40 años de servicio en la entidad, como asimismo a la "Unidad Destacada" durante el año, premio que en esta oportunidad recayó sobre el Aeropuerto "Chacalluta".

Especial mención tuvo el reconocimiento formulado al Ingeniero Aeronáutico Sr. Mario Magliocchetti Oleaga, por la total entrega que ha hecho en la recuperación del material aeronáutico que muchas veces ha llegado al Museo casi en calidad de chatarra, el cual, gracias a su trabajo prolijo y profesional acompañado por su fiel equipo de mecánicos y restauradores, ha sido recuperado quedando como "recién salido de fábrica" para deleite de quienes visitamos regularmente el Museo.

Este reconocimiento nos reconforta y distingue como Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, en atención a que Mario Magliocchetti Oleaga, formó parte del Directorio del Instituto hasta mayo de 2017 y a la fecha continúa como Socio Activo de nuestra Corporación.

Especial mención tuvo el reconocimiento formulado a nuestro socio, el Ingeniero Aeronáutico Sr. Mario Magliocchetti Oleaga, por la total entrega que ha hecho en la recuperación del material aeronáutico del MNAE.

Se dio término a la celebración con un cocktail de camaradería, ocasión que brindó a los presentes la oportunidad de alternar con los otros asistentes al evento.

Señores Norberto Traub Gainsborg, Oscar Avendaño Godoy, Mario Magliocchetti Oleaga y Rino Poletti Barrios

Nuestro Instituto estuvo representado por el Presidente de la entidad, señor Norberto Traub Gainsborg, el Director Secretario Sr. Oscar Avendaño Godoy; el Director Tesorero Sr. Claudio Cáceres Godoy; el Director Sr. Rino Poletti Barros y varios otros socios.

- **38º Aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”**

Con una Misa de Réquiem celebrada este recién pasado miércoles 31 de agosto a las 11 horas de la mañana en la Iglesia institucional “San Francisco de Borja”, se iniciaron las actividades de celebración del trigésimo séptimo aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”, fundado un 31 de agosto de 1979.

El General Sub Director de Carabineros, don Marcos Tello Salinas encabezó la colocación de Ofrendas florales depositadas en recuerdo de los mártires institucionales.

El Instituto Histórico "Carabineros de Chile" se creó por iniciativa de un grupo de oficiales en situación de retiro y su principal objetivo es el investigar los orígenes y desarrollo de la función policial en Chile, entre otros.

Tras la ceremonia religiosa, los asistentes se dirigieron hasta el Monumento a los Mártires de Carabineros de Chile, donde se izó el pabellón nacional y luego se depositaron ofrendas florales, en homenaje y recuerdo de quienes en actos de servicio por la Patria, perdieron sus vidas.

Las emotivas actividades fueron presididas por el General Sub Director de la institución, General Marcos Tello Salinas y por el Presidente del Instituto histórico, General don Hosmán Pérez Sepúlveda.

A continuación los presentes fueron invitados a visitar el interior de la cripta en donde está la lista de los más de 1.180 mártires y descansan los restos mortales del Teniente don Hernán Merino Correa.

Bandera original que flameaba en el retén de Carabineros donde sirviera el Teniente Hernán Merino Correa en 1965.

Vista del interior del Monumento a los Mártires de Carabineros

Representando a nuestro Instituto concurrió al evento nuestro Director Secretario, señor Oscar Avendaño Godoy quien agradeció la deferente invitación cursada a nuestra corporación y el especial trato del que fue objeto.

II. Obituario

Vivir no es sólo existir, sino existir y crear, saber gozar y sufrir y no dormir sin soñar. Descansar, es empezar a morir.

Gregorio Marañón (1887-1960)

Despedida al amigo Algerio Nonis Paravano

"Todo un señor"

Señor Algerio Nonis Paravano (Q.E.P.D.)

Si hay algo que lo caracterizaba era su modestia y sencillez, ajenas a toda ostentación y deseos de figuración, no obstante ser él todo un señor y una autoridad mundial en cuanto a filatelia se refería.

Lo conocimos para el Congreso de Buenos Aires de 1995, en que desde el primer instante nos acogió con el trato que se otorga a un hermano, naciendo entre nosotros una amistad que solo su lamentable partida ha venido a poner término.

Coincidimos en varios congresos donde su actitud era siempre la misma, entregándonos con disimulo un pequeño presente y lo más importante, volviendo a hacernos partícipes de su trato amable y cordial.

De vez en cuando desde su patria nos hacía llegar un sobre con las últimas novedades referidas a emisiones o matasellados, junto a una pequeña nota recordando los tiempos idos. Gesto que por nuestra parte tratábamos de retribuir con iguales sentimientos.

Lamentablemente todo tiene un comienzo y un fin y para él llegó el momento de hacer mutis por el foro en el gran teatro de la vida y al bajar el telón, desde nuestros corazones, en medio de las lágrimas que brotan desde lo más hondo del alma, nuestras oraciones acompañan al gran caballero que nos ha dejado.

Sus funerales se realizaron el 16 de agosto pasado en su querida Patria.

Teniente General (FAP) Sr. José Zlatar Stambuk

"Aviador y hombre de letras"

Señor José Zlatar Stambuk (Q.E.P.D.)

Cuando aún no absorbíamos del todo aquel trago amargo que nos significara la muerte de don Algerio Nonis, como un latigazo desgarrador desde Lima llegó la infausta noticia. Había fallecido el Teniente General (FAP) José Zlatar Stambuk.

El asombro y el desconcierto dieron paso una vez más a la tristeza y a la más profunda amargura. Sentimientos que pese a la fe no dejaron de transformarse en rebeldía.

¿Pero rebeldía ante quién? ¿Ante los designios inescrutables del Todopoderoso?

Si lo sabíamos aún lleno de energía y entusiasmo trabajando en lo que le era tan querido. La historia de la aeronáutica.

Mensajes posteriores nos han dicho que hasta el día anterior a que el mal que lo llevara a la tumba se hiciera presente, con el entusiasmo que le era tan afín, trabajó en su oficina de hombre de letras del Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú.

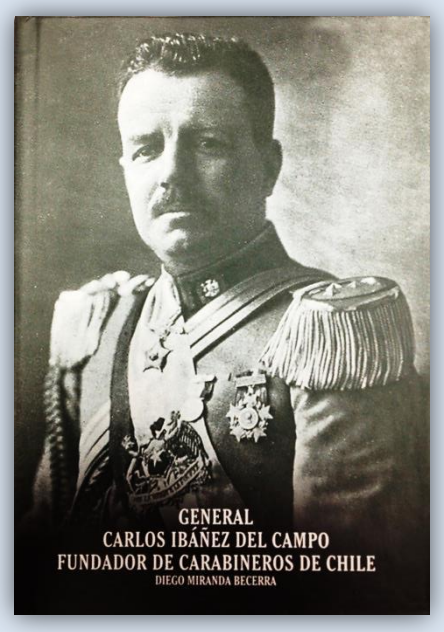
Mientras los dedos se deslizan por las páginas gastadas de aquella pequeña libretita, en donde han ido quedando anotados los nombres de tantos camaradas aviadores, amigos que ya nos dejaron, comienzan a aflorar a la mente fechas y circunstancias lejanas. Aparecen rostros queridos de data antigua y como fina llovizna, el alma comienza a aceptar la realidad en toda su dimensión profunda. Como si desde lo alto una voz tenue nos señalara, prepárate que mañana has de ser tú.

Creemos que los hermanos del Instituto peruano tal vez nunca lleguen a dimensionar la calidad de embajadores, que tanto en él como en su esposa Lucy tuvieron, que ante su sola presencia todas las puertas de par en par se les abrían.

Mientras la pena se vaya mitigando, mucho nos costará acostumbrarnos a no recibir más de tan buen amigo sus obras escritas con pluma fina y sentimental, rescatando del olvido a tantos precursores de la aeronáutica de su país y que con sin par generosidad nos hacía llegar.

Sus restos fueron devueltos a la madre tierra el 21 de agosto, con los altos honores que la Fuerza Aérea del Perú tiene reservados a los hombres grandes de su aviación militar.

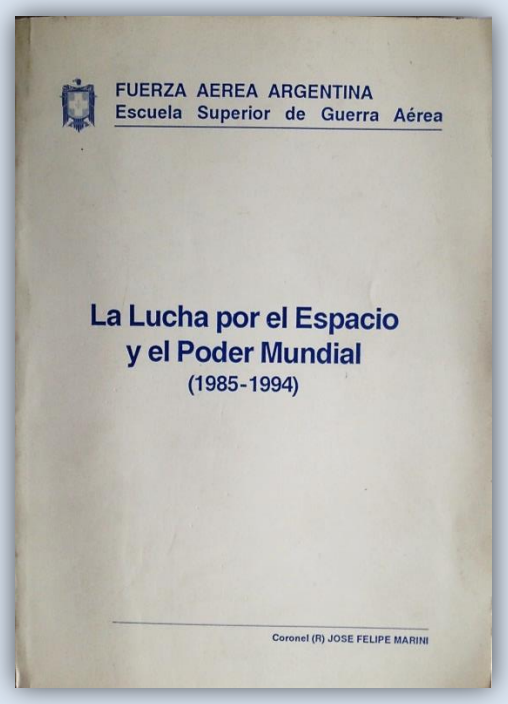
III. Libros y revistas



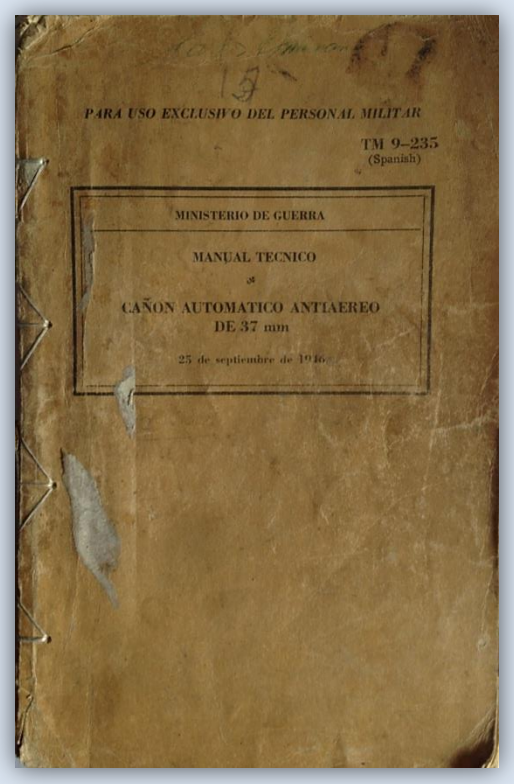
- **En el mes de agosto, recibimos para nuestra biblioteca interesantes y raras publicaciones que pronto estarán disponibles para su consulta.**

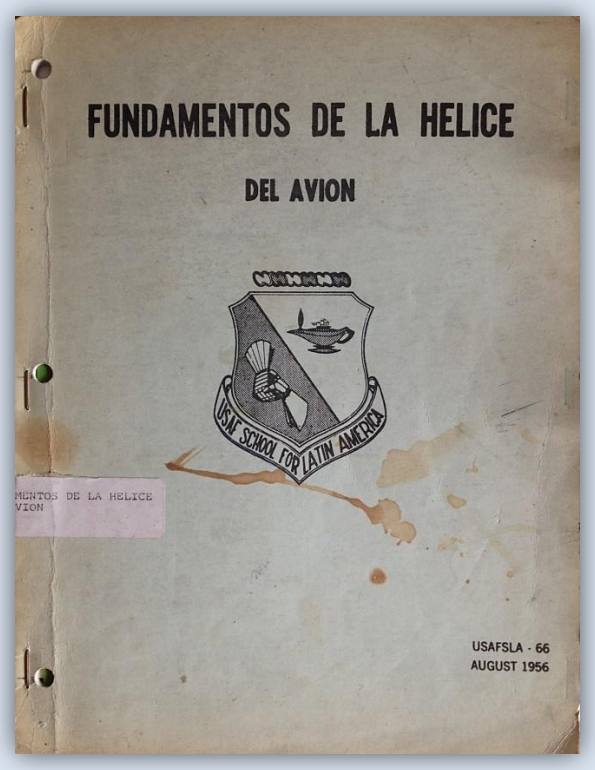
Portadas de los libros y revistas que recibiéramos de algunos socios y amigos del Instituto.

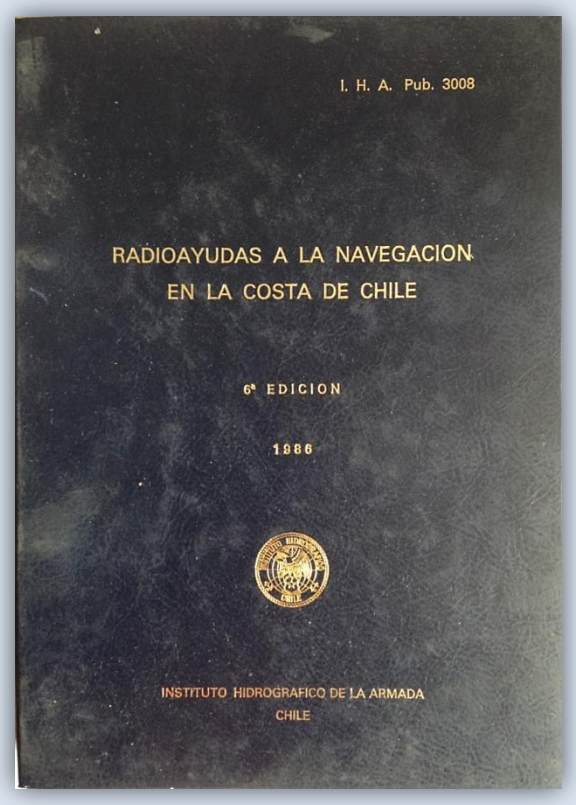
Muchas gracias a nuestros donantes señores Hosmán Pérez Sepúlveda; Mario Magliocchetti Oleaga, José Esteban Guzmán y Norberto Traub Gainsborg.

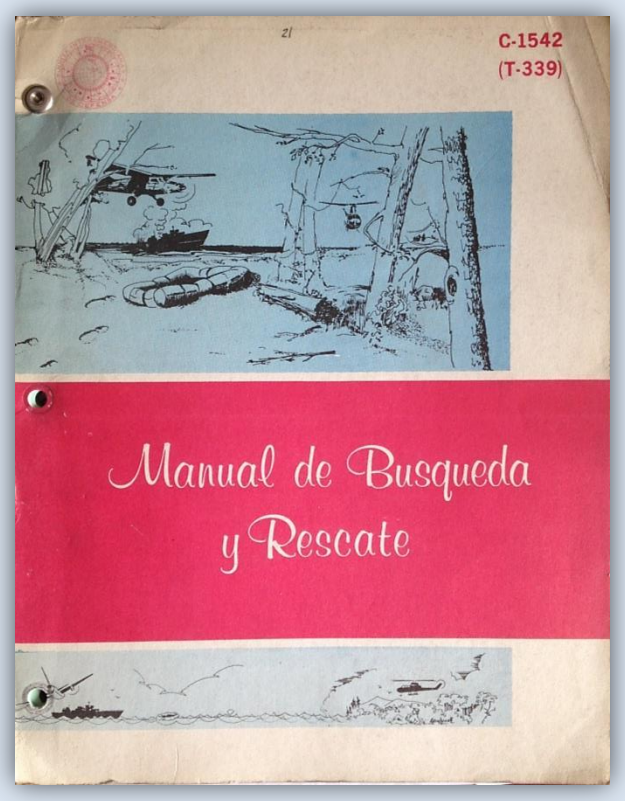

FUERZA AEREA ARGENTINA
Escuela Superior de Guerra Aérea
La Lucha por el Espacio
y el Poder Mundial
(1985-1994)
Coronel (R) JOSE FELIPE MARINI

GENERAL
DIRECCION
DE AERONAUTICA
CIVIL - CHILE
SECURITATE
CODIGO AERONAUTICO
DE LA
REPUBLICA DE CHILE


PARA USO EXCLUSIVO DEL PERSONAL MILITAR
TM 9-235
(Spanish)
MINISTERIO DE GUERRA
MANUAL TECNICO
CAÑON AUTOMATICO ANTIAEREO
DE 37 mm
25 de septiembre de 1946


FUNDAMENTOS DE LA HELICE
DEL AVION
USAF SCHOOL FOR LATIN AMERICA
USAFSLA - 66
AUGUST 1956





IV. Alianzas culturales y otros

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

- **Miembros del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional, se reúnen en las dependencias del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile**

El Consejo de la Sociedad Civil es un mecanismo de participación ciudadana, de carácter consultivo que busca fortalecer la relación entre la sociedad civil organizada y el Ministerio de Defensa, mediante su participación en el proceso de formación, ejecución y evaluación de las políticas, planes y programas.

Las organizaciones de la sociedad civil presentes en este Consejo son las siguientes:

1. Asociación de Consejeros Comunales de organizaciones de la Sociedad Civil de la Región Metropolitana, representado por su Presidente Alejandro Jiménez Michaelis.
2. Escuadrón de Caballería Blindada Tradicional Sargento Primero “Efraín Medel Alarcón”, representado por su Presidente Carlos Carrión Soto.
3. Centro de Estudios de Defensa (CEDEF), representado por su Presidente Jaime Riquelme, acompañado de Catalina Gaete.
4. Corporación de Consumidores y Usuarios (CONADECUS), representado por su Presidente Jorge Cisternas.
5. Secretario de la Unión Nacional de Chile, Francisco Rivera Mardones.
6. Misión Evangélica Pentecostal Reformadora, representado por su Presidente Obispo Emiliano Soto Valenzuela.
7. Asociación Chilena de Voluntarios (ACHV), representado por su Presidente Daniel Oyarzún.
8. Centro Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, representado por su Presidente don Erick Espinoza B.
9. Centro de Derechos Humanos de la Universidad de Chile, representado por Claudia Cárdenas Aravena.
10. Corporación de Ex Cadetes y oficiales de la Armada “Caleuche”, representado por Francisco Le Dantec.

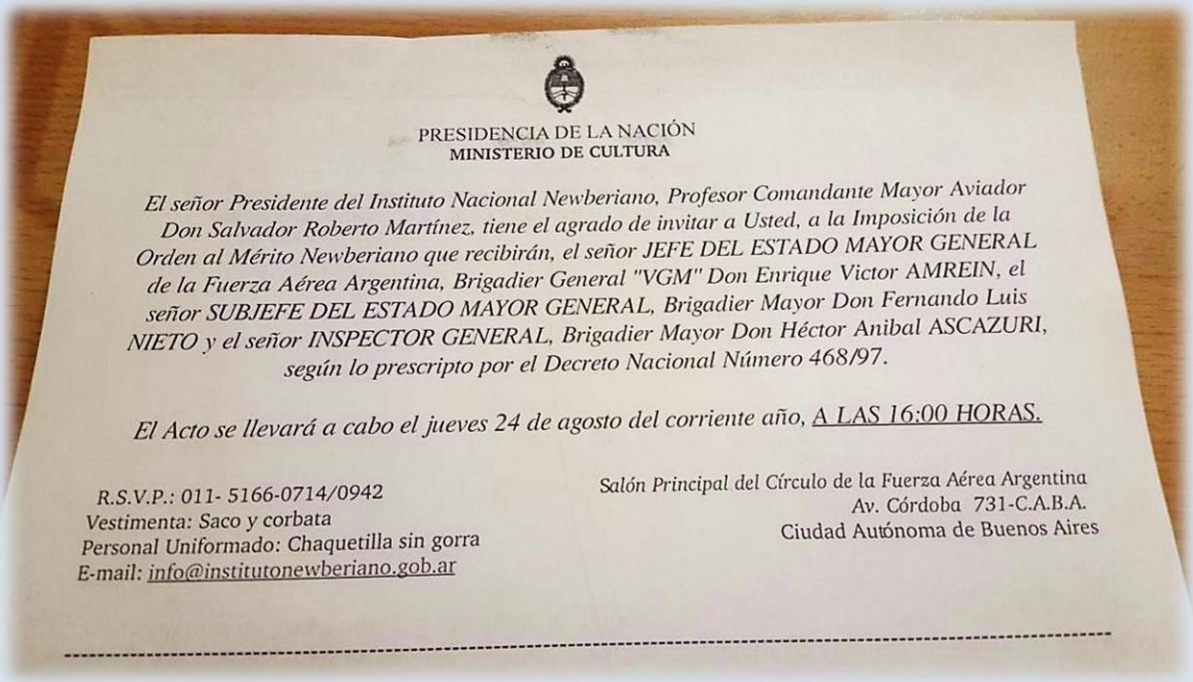
Algunos de los señores participantes en la reunión organizada en Águilas Blancas

La finalidad del Consejo de la Sociedad Civil es permitir la participación de la ciudadanía en todo el ciclo de vida de las políticas públicas. La diferencia con otros medios de participación es que los Consejos tienen un carácter permanente y no transitorio, debiendo sesionar de forma periódica conforme lo establezca su propia reglamentación interna.

En el año 2015, el Centro de Ex Cadetes y Oficiales postuló a ser miembro del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional, quedando seleccionado como integrante de este consejo. El representante legal de “Águilas Blancas, el presidente de dicha corporación, Aviador Erick Espinoza Berdichevsky quien junto al Aviador Norberto Traub Gainsborg asisten y participan en este organismo, mismo que depende de la Subsecretaría de las FF.AA. en los aspectos administrativos.

- **Distinción al Brigadier General FAA Enrique Amrein, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea junto a otros dos altos oficiales de la Fuerza Aérea Argentina**

El pasado 24 de agosto fueron distinguidos por el Instituto Nacional Newberiano, el Brigadier General Enrique Victor Amrein y otros señores generales de la Fuerza Aérea Argentina. Hermanados en las tareas de investigación histórica que esa corporación trasandina también realiza para velar por el mayor conocimiento y la difusión de la historia aeronáutica americana, reciban desde esta corporación congénere, nuestros mayores parabienes y felicitaciones, como al igual le hacemos llegar al señor Jefe del Estado Mayor General y a los distinguidos miembros de la Fuerza Aérea Argentina.



PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
MINISTERIO DE CULTURA

El señor Presidente del Instituto Nacional Newberiano, Profesor Comandante Mayor Aviador Don Salvador Roberto Martínez, tiene el agrado de invitar a Usted, a la Imposición de la Orden al Mérito Newberiano que recibirán, el señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General "VGM" Don Enrique Victor AMREIN, el señor SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL, Brigadier Mayor Don Fernando Luis NIETO y el señor INSPECTOR GENERAL, Brigadier Mayor Don Héctor Anibal ASCAZURI, según lo prescripto por el Decreto Nacional Número 468/97.

El Acto se llevará a cabo el jueves 24 de agosto del corriente año, A LAS 16:00 HORAS.

R.S.V.P.: 011- 5166-0714/0942
Vestimenta: Saco y corbata
Personal Uniformado: Chaquetilla sin gorra
E-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

Salón Principal del Círculo de la Fuerza Aérea Argentina
Av. Córdoba 731-C.A.B.A.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

De izquierda a derecha: Comodoro FAA, Walter Brun, Agregado Aeronáutico a la Embajada Argentina en Chile; Brigadier General FAA Enrique Amrein, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina; señora Ximena Zañartu de Robles; General del Aire Jorge Robles Mella, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile durante la visita a nuestro país que hiciera el General Amrein en el mes de marzo pasado.

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

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

V. Efemérides del mes de septiembre.

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

1/09/1949: Es creado el Grupo de Aviación N°7, de la Fuerza Aérea de Chile. Inicialmente destinado a estar basado en Cerro Moreno, Antofagasta, su vida operativa se inició en 1953 en Los Cerrillos, siendo la primera unidad de la Fuerza Aérea de Chile en ser equipada con aviones a reacción. Su material de vuelo ha sido DH-115 "Vampire"; Lockheed T-33 y F-80, Hawker Hunter; F-5E, y actualmente F-16 en Antofagasta. Su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (A) René laniszewski Courbis.

1/09/1949: Se crea el Grupo de Aviación N° 11, de la Fuerza Aérea de Chile. Constituido sobre la base del Grupo de Caza N°1, operó como Unidad de Cazabombardeo en la ciudad de Quintero, con material P-47 hasta su desactivación en 1956. En 1969 fue reactivado como Unidad Escuela de Vuelo por Instrumentos en Quintero luego reubicado en Los Cerrillos como unidad de enlace y mantención de eficiencia de pilotos, encuadrando la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" y a los paracaidistas "Boinas Azules". Actualmente se encuentra desactivo. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A) Hugo Munita de la Vega.

Camilo Daza, aviador colombiano

2/09/1917: Primer servicio oficial de correo aéreo argentino entre Buenos Aires y Montevideo, en un aeroplano Blériot XI de la Escuela de Aviación Militar, piloteado por Pablo Teodoro Fels.

2/09/1922: Camilo Daza vuela en Cúcuta, el avión que adquiriera en Europa, constituyéndose este, en la primera máquina de su género conocida en Colombia.

2/09/1927: El vuelo más largo en México hasta ese momento: "10 horas y 48 minutos" de Ciudad de Juárez a la Ciudad de México, es realizado por el Capitán Emilio Carranza Rodríguez en un monomotor Quetzalcóatl bautizado como "Tololoche".

3/09/1957: Un nuevo aniversario de la trágica muerte del subteniente de la Fuerza Aérea de Chile, John Wall Holcolmb y el mecánico tripulante Domingo García Bustillo. Este joven oficial entregó su vida a la Patria tratando de rescatar desde el siniestrado B-26C Nº 826 a su mecánico de vuelo y camarada. Por su acción, el subteniente Wall obtuvo en forma póstuma la Condecoración Al Valor, misma que hoy luce prendida en el Estandarte de Combate del Grupo de Aviación Nº8.

5/09/1922: Se lleva a cabo el primer duelo aéreo en el cielo sudamericano, que tuvo lugar en Paraguay durante la Revolución de dicho año; El piloto inglés Patrick Hasset, contratado por el gobierno, persiguió en su SVA-5 a un avión Ansaldo rebelde, que observaba movimientos de tropas gobiernistas. Hasset ametralló al avión contrario, quien al percatarse de su presencia, huyó hacia su base paraguaya en Caí Puente.

5/09/1927: Se crea la Biblioteca Nacional de Aeronáutica Argentina, para promover el desarrollo de la conciencia aeronáutica del país. Organizada como un centro de consulta para facilitar al profesional, estudiantes y público en general, material bibliográfico aeronáutico y espacial como así también materias concurrentes o vinculadas al quehacer aéreo, civil y deportivo. Se encuentra ubicada en pleno centro de Buenos Aires, y alberga un patrimonio de más de 60.000 volúmenes de libros. Posee una amplia Sala de Lectura, Sala de Reuniones, Sala de Derecho Aeronáutico, Videoteca, y una Hemeroteca con revistas nacionales y extranjeras de la especialidad.

5/09/1956: Dentro del marco de las conmemoraciones del cincuentenario del primer vuelo en avión efectuado por Alberto Santos Dumont, es instituida a través del Decreto Nº39.905, la Medalla al Mérito Aeronáutico “Santos Dumont”.

Esta distinguida presea que recuerda el nombre del ilustre pionero, fue creada para homenajear a civiles y militares por sus destacados servicios a la Fuerza Aérea del Brasil.

6/09/1919: Como parte de una delegación francesa regresa a Buenos Aires, convertido en Héroe de guerra y Capitán de la Fuerza Aérea francesa, el aviador argentino, señor Vicente Almandos Almonacid.

6/09/1931: Bautismo de fuego de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional(FAN). A fines de agosto de 1931, la marinería de la mayor parte de la Escuadra nacional chilena se declaró en rebeldía contra el Gobierno de aquella época, deteniendo a la oficialidad de la Armada en sus cámaras, y exigiendo una serie de mejoras salariales y modificaciones a la política económica en vigencia, dando muestras de influencia de la propaganda extremista.

Mientras el grueso de la Escuadra se concentraba en Coquimbo, reparticiones navales en tierra se declaraban en rebeldía. El Gobierno, tras negociar y no lograr acuerdo, asaltó con fuerzas militares los cuarteles navales, especialmente en Talcahuano, logrando tomarlos. Para someter a la Escuadra, el

gobierno decidió encomendar la tarea a la Fuerza Aérea Nacional. En la mañana del 6 de septiembre de 1931, aviones concentrados previamente en el Aeródromo de El Tuqui, en Ovalle, atacaron con bombas y ametralladoras a la Escuadra en la bahía de Coquimbo, causando daños menores, así como un muerto y tres heridos en la tripulación de un submarino. Un avión caza Falcon, pilotado por el Teniente 2° Julio Tapia Jiménez, debió efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa al ser averiado en el motor por fuego antiaéreo. Este único ataque encabezado por el entonces Subsecretario de Aviación, Comandante Ramón Vergara Montero, desalentó a las tripulaciones, las que al cabo de pocas horas se rindieron.

6/09/1941: Es creado el Club Aéreo de Río Bueno/La Unión. El club aéreo nace con 44 hombres y 7 mujeres los que organizan formalmente esta institución, el cual en estos 76 años ha visto pasar a grandes personas entre sus filas aportando de manera significativa al desarrollo de las comunas de La Unión y Río Bueno en el sur de Chile.

8/09/1910: El aviador civil y constructor aeronáutico chileno, señor José Luis Sánchez Besa, es oficialmente reconocido como aviador al recibir del Aero Club de Francia su licencia Nº 155 de piloto aviador. No obstante de haber volado desde 1908, rinde examen ante la comisión oficial de la Federación Aérea Internacional el 1 de septiembre y su brevet se expide con fecha 8 de septiembre, siendo igualmente con ello, uno de los primeros sudamericanos en obtener esta credencial.

8/09/1960: Fallece el General de Brigada Aérea don Dagoberto Godoy Fuentealba, quien con el grado de Teniente 2° realizara el primer Cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, un día 12 de diciembre de 1918, adjudicándose de esta forma, el premio establecido por los Gobiernos de Chile y Argentina para quién cumpliera esta gran hazaña.

Con fecha 11 de septiembre de 1957, fue ascendido al grado de General de Brigada Aérea, mediante la Ley especial N° 12537.

9/09/1922: La joven primera aviadora brasilera, Anésia Pinheiro Machado finaliza un vuelo de cuatro días entre San Pablo y Rio de Janeiro, utilizando un biplano Caudron G.3 bautizado “Bandeirante”, como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia de su país.

Primera aviadora brasileña que pasó el examen para la obtención de la licencia de piloto de aeronave mercante.

En 1951 fue también la primera piloto brasileña en cruzar la cordillera de los Andes en su avión monomotor a través de la ruta comercial del Paso del Aconcagua, desde Santiago de Chile a Mendoza en Argentina.

9/09/1932: Se establece en Nicaragua, la Semana del Correo Aéreo Internacional. Mediante el Decreto 16, publicado en La Gaceta Nº195 del 12 de septiembre de 1932, el Presidente de la República, don José María Moncada establece que entre los días 11 y 17 de septiembre, sea celebrado este medio de transporte que con su Correo Aéreo Internacional, ha hecho desaparecer las barreras del "tiempo" y de la "distancia" que durante siglos han separado las naciones de América, contribuyendo eficazmente a la unión y solidaridad de los países americanos con lo cual está llevando a cabo una obra de verdadero Pan Americanismo.

10/09/2014: PRINCIPAL Airlines suspende indefinidamente sus operaciones, ahogada por un complejo panorama financiero. PAL Airlines, anteriormente conocida como Principal Airlines, es una pequeña aerolínea chilena dedicada a vuelos chárteres que entró en operaciones regulares a mediados de 2009.

Avión Boeing 737-200 (CC-CZO) de PRINCIPAL AIRLINES (Fuente: Diario La Cuarta)

12/09/1938: Considerando lo ventajoso de facilitar a los pilotos civiles, la adquisición de aeronaves para el desarrollo de sus actividades y la necesidad de estimular las actividades privadas en beneficio del país, el gobierno brasilero a través del Decreto Ley Nº678, decide aprobar un Reglamento para la concesión de subvenciones a los Clubes Aéreos, Clubes de Planeadores y Escuelas de aviación civiles del Brasil.

13/09/1909: Volando su aeroplano "Demoiselle", Alberto Santos Dumont establece el record de velocidad de 96 Km/hr al recorrer la distancia de 8 kilómetros que unían las localidades de Buc y Saint Cyr en París, en tan sólo 5 minutos.

13/09/1943: Nace el Club Aéreo de Melipilla, situado al sur oeste de Santiago de Chile. Este acontecimiento fue significativo, puesto que la institución aeronáutica melipillana fue de las primeras de su género que se fundaron en el país.

Poco tiempo después, el año 1944, se publicó en el Diario Oficial el otorgamiento de la Personalidad Jurídica aprobándose sus estatutos.

El domingo 28 de mayo de 1944, se registra la inauguración y bendición de su nueva cancha de aterrizaje la que quedó instalada en el Fundo "Los Jasmines" que fuera donado por el señor Carlos Vial. Además en aquella ocasión se realizó la bendición del Aeronca, primer avión que tendría esta institución. Su primer Curso de Aviación quedó fijado en diez alumnos y su Instructor fue el señor Aladino Azzari, reconocido maestro de vuelo civil.

14/09/1917: Se crea con voluntarios cubanos una escuadrilla de aviación para ofrecerla a Francia, con el nombre de "Le Escuadrille Cubaine". El aviador cubano Santiago Campuzano es llamado a organizar esta escuadrilla y es más tarde es condecorado por Francia con la Orden Legión de Honor.

15/09/1980: Se reactiva el Grupo de Aviación Nº4 que funcionará en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Unidad volvió a la actividad contando con el nuevo material Mirage 50. Su historia data de 1928, cuando con fecha 12 de julio se crea el Grupo de Bombardeo de la Base Aérea El Bosque. Hoy el Grupo Nº4 se encuentra nuevamente inactivo desde el 28 de diciembre de 2007.

17/09/1965: Se emite la Ley Nº15.617, que da nombre al Aeropuerto de Lima, Perú bautizándolo como Aeropuerto "Jorge Chávez", en recuerdo de uno de sus más importantes pioneros aeronáuticos.

18/09/1898: El precursor aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos Dumont realiza en Paris, Francia, los primeros ensayos con su Globo Dirigible Nº1.

Arribo de dos de los cinco aviones Bleriot, a la elipse del Parque Cousiño en 1913.

19/09/1913: La Aviación Militar chilena participa por primera vez en el desfile del día de las Glorias del Ejército de Chile. La Aviación Militar se presentó desfile que tradicionalmente se realiza en la elipse del Parque Cousiño (actual Parque O'Higgins), con 5 aviones monoplanos Blériot XI liderados por el Capitán señor Manuel Avalos, quién llevó como pasajero al Teniente Julio León. Los aviones llegaron a la elipse en sus carros tirados por caballos, luego fueron armados y emprendieron el vuelo ante la impresionada concurrencia.

Veintiún años más tarde, en 1934 se presenta nuevamente como Fuerza Aérea independiente, llevando esta vez, 21 aviones en vuelo al mando del entonces Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo, señor Armando Castro López.

20/09/1963: Es creada la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile. Destinada a proporcionar instrucción y entrenamiento en volovelismo a oficiales y cadetes de la institución, opera desde el aeródromo Lo Castillo, en la Comuna de Las Condes. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) René Arriagada Anento y estuvo dotada de material tipo "Sulainer" y luego con planeadores Blanik y Cirrus.

21/09/1933: Es inaugurada la Base Militar colombiana, "El Guabito" que mezclaba operaciones civiles comerciales y militares, allí operaron las compañías PANAGRA y SCADTA, la primera cubría las rutas Internacionales y la segunda los vuelos nacionales. Cabe señalar que SCADTA es la precursora de la actual AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia).

21/09/1992: Creación del Club Aéreo de Ultralivianos de Santiago, Chile.

23/09/1910: Jorge Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes en un avión, logro que lo llevó a ocupar un lugar en la historia de la aviación mundial.

Para honrar su hazaña, la fecha quedó establecida como el "**Día de la Aviación Peruana**".

24/09/1968: A las 18.30 horas de este día, tras una trascendente reunión de 22 vecinos fundan una corporación denominada “Club Aéreo de Cerro Sombrero”, con el propósito de fomentar y administrar el Deporte Aeronáutico en una de las zona más australes de Chile y poner al servicio del Estado y de la comunidad los recursos materiales y humanos que se deriven de esta actividad. Hoy en día, el hangar de este club se encuentra emplazado en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y alberga a las aeronaves, instalaciones de mantenimiento y la escuela de vuelo.

26/09/1919: Creación en Medellín de la primera empresa de aviación civil comercial en Colombia y en América, denominada “Compañía Colombiana de Navegación Aérea” CCNA. Se funda con cuatro aviones monomotores Farman F-40 y un avión bimotor Farman F-60 tipo Goliat. Es nombrado como gerente a don Guillermo Echavarría Misas, cofundador y gestor de la misma.

26/09/1957: Se crea la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) como arma independiente de las otras Fuerzas Armadas.

26/09/1979: A través del Decreto Nº1905, es instituido el “Día de la Aviación Civil Colombiana” y además creada la Orden de la Cruz del Mérito Aeronáutico Civil, distinción prevista para premiar servicios y contribuciones al progreso de la Aviación Colombiana.

28/09/1924: En la cancha de deportes de la Escuela de Aviación se realiza el primer Concurso de Aeromodelismo en Chile.

El Ministro de Guerra y Marina Contraalmirante Luis Gómez Carreño y el General de División Luis Contreras Sotomayor y otras autoridades de Gobierno y Militares presenciaron el desarrollo del Concurso de Aviación en Miniatura.

Uno de los menores que concursaron, resultando premiado, fue el niño Enrique Flores Álvarez, posteriormente fue Coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, primer Director del Museo Aeronáutico y uno de los distinguidos miembros fundadores de nuestra corporación.

28/09/1924: Se efectúa el primer lanzamiento militar en paracaídas a nivel sudamericano desde un avión, realizado por un chileno en el país.

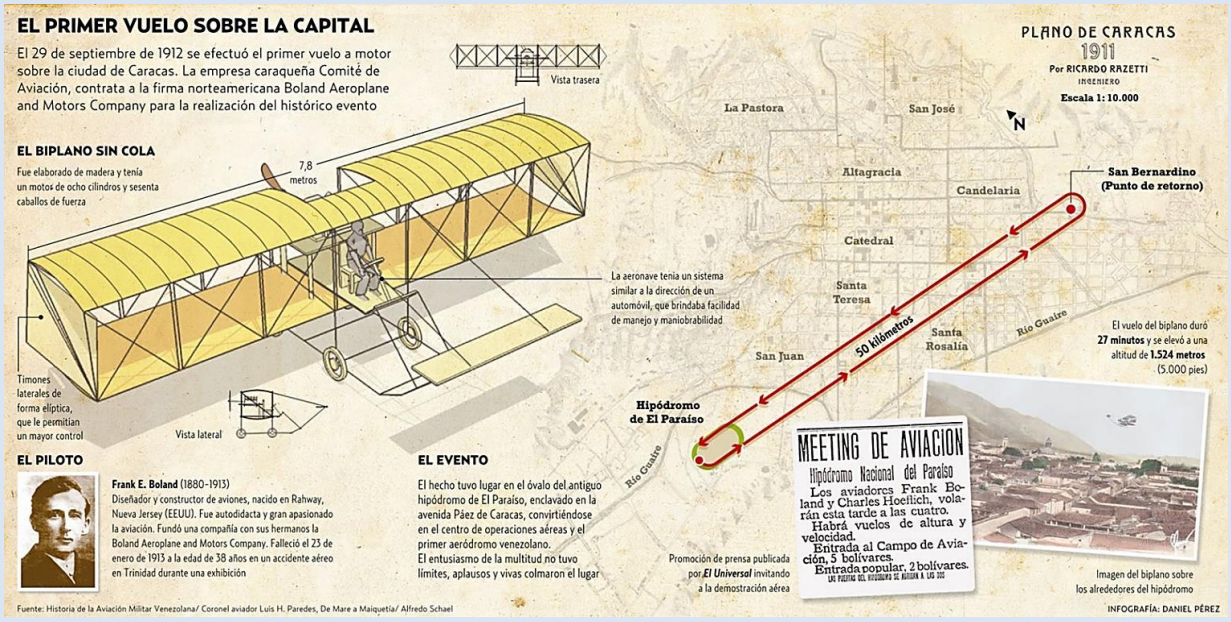
El Teniente de Ejército, señor Francisco Lagreze Pérez, será quien se arroje desde un avión De Havilland DH-9, pilotado por el Teniente Oscar Herreros Walker en “El Bosque”, volando a 800 metros de altura.

Para estos fines, utiliza un paracaídas del diseñador alemán Otto Heinecke, quién se encontraba por esos días demostrando su invento en Chile.

28/09/1944: Es inaugurado el Mausoleo de los Aviadores en el Cementerio de San Juan Bautista en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.

Tumba de Alberto Santos Dumont en el Cementerio Sao Joao Bautista de Río de Janeiro

29/09/1912: Se realiza el tan ansiado vuelo del aviador Frank E. Boland. Desde el Hipódromo Nacional del Paraíso se elevó un extraño biplano sin Cola, ante la mirada escrutadora del Presidente Juan Vicente Gómez, funcionarios, cadetes de la Escuela Militar, y un numeroso público que se congregó para servir de testigo del histórico vuelo que duró 27 minutos. Era la primera vez que un avión surcaba los cielos de Caracas. Con motivo de este primer vuelo sobre Venezuela, cada año se celebra en el país, el "Día de la Aviación civil" según decreto 1098 del 20 de setiembre de 1972.



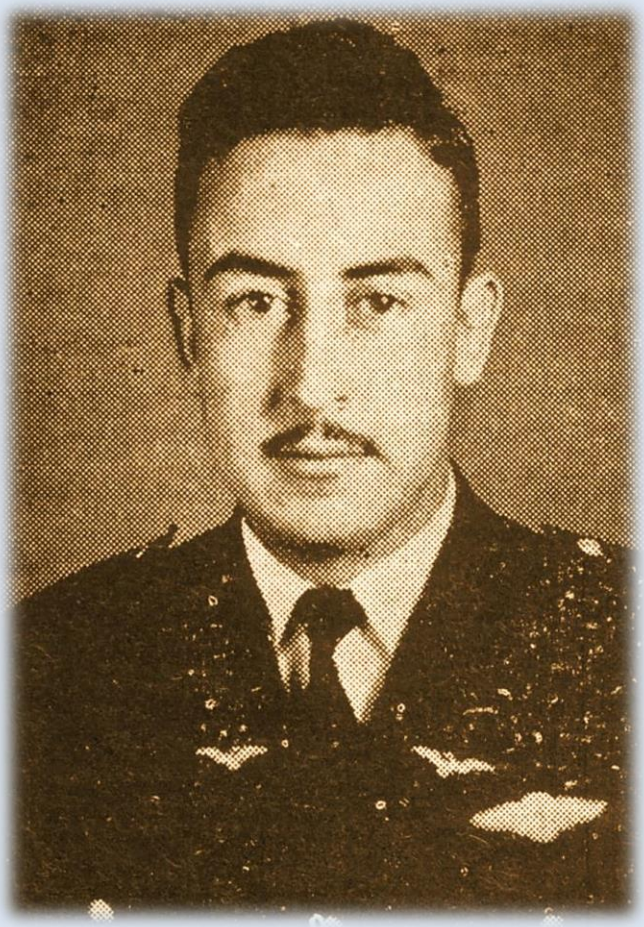
VI. Galería de hombres y hechos destacados

A 60 años de la historia de valor de un “Joven Ariqueño”

El 17 de noviembre de 1954, la Fuerza Aérea de Chile, comenzó a recibir de parte de Estados Unidos, mediante el Pacto de Asistencia y Defensa Mutua (MDAP), una partida importante de aviones Douglas A-26 Invader modelos B y C. Todos ellos venían de los stocks de aviones que tras el reciente conflicto de Corea habían quedado guardados en el Centro Logístico de la Fuerza Aérea norteamericana de McClellan en Sacramento, California.

Estos aviones llegaban en un momento en que la escasez de repuestos y de material de vuelo en el Grupo de Aviación Nº8 con asiento en Cerro Moreno se hacía evidente, por lo que ahora los B-26 procedían a reemplazar los obsoletos B-25, con las nuevas matrículas seriales Nº 812 al Nº 821.

Más tarde a mediados de 1957, una segunda remesa de aviones llegaba a Antofagasta, causando la delicia de los integrantes de esta unidad. Estos nuevos aparatos recibirían las matrículas desde el Nº822 al Nº835.



Subteniente (A), señor John Wall Holcomb

Era septiembre de 1957, la Base de Cerro Moreno de aquellos días era una instalación pujante y cada vez más moderna.

El primer día de ese mes, había comenzado con el arribo de 30 alféreces de la Escuela de Aviación los que venían de paso realizando un vuelo de instrucción y de conocimiento de la zona norte del país. Al día siguiente y tras haber visitado la ciudad, las instalaciones del Ala Nº1 y participado de un ejercicio de Tiro y Bombardeo que efectuaron seis aviones Douglas B-26 del Grupo Nº8 al mando del capitán Julio Schnettler Krebs, visitarían Calama y Chuquicamata para volver por la tarde a Antofagasta.

Vista parcial del aeropuerto mixto de Cerro Moreno. En primer plano se puede observar los cuatro hangares, dos de ellos ya terminados y los otros en construcción. También se puede ver dos aviones de LAN y más atrás, otros cuatro B-26 de la Fuerza Aérea de Chile. Al fondo, la población para el personal y otros edificios de la Base Aérea.
(Fuente: El Mercurio de Antofagasta, 1957)

El martes 3 por la mañana temprano se dirigirían los 23 aviones de la Escuela de Aviación a Tocopilla y luego a Arica e Iquique. Estaba prevista su paso de vuelta por Antofagasta camino a Santiago, para el día jueves cinco.

Era este mismo día martes, cuando el subteniente Wall, destinado hacía meses atrás, a la Escuela de Combate del Grupo Nº8, en el Ala Nº1, de Antofagasta, continuaba con su instrucción y familiarizaba en el moderno material de vuelo B-26 “Invader”.

Sería un avión de los “nuevos”, el Nº826, el que definiría un día 3 de septiembre de 1957, los destinos de dos camaradas; el Subteniente John Byron Wall Holcomb y del Cabo Mecánico Domingo Manuel García Bustillos.

A media mañana, piloto y mecánico instalados sobre el B-26 Nº826, inician el rodaje por la pista de carreteo para dirigirse al despegue con el chequeo reglamentario y la autorización de la Torre de Control, un impresionante rugir de motores muy característico en esta nave marca el inicio de una acción de camaradería y valor. Cabe también señalar que por aquellos días, la posibilidad de vuelo no era como lo habrían deseado los jóvenes pilotos, por lo que a veces prácticamente se “peleaban en buenos términos” las misiones de vuelo, y con ello el acumular algunas horas más de experiencia.

Su amigo y compañero de escuadrilla, Enzo Di Nocera, quien también había sido favorecido con la misma destinación a Cerro Moreno, relata que el día del accidente, él también era uno de los pilotos que podría volar el B-26C Nº826, pero finalmente el destino quiso otra labor para él.

Por otra parte, en un relato escrito publicado en el volumen Nº1 de Horas de Losa del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se recuerda con exactitud lo sucedido el martes 3 de septiembre de 1957, aquí don Fernando Miguel Roca Meroz, compañero de curso de John Wall y también destinado en esos días en el Grupo Nº8, describe lo ocurrido como una situación normal, igual a otras muchas que se producían por esos años y que aún hasta hoy, siguen en algunos casos igual. El escenario descrito nos muestra a dos camaradas pilotos, compañeros de promoción y en esos días, compañeros de pieza frente a una pizarra de distribución de vuelos en el Hangar del Grupo de Aviación Nº8, en la Base Aérea de Cerro Moreno.

"A diario concurríamos a ese lugar para ver la asignación de vuelos que hacía el comandante del grupo o el oficial de operaciones.

En esa ocasión Wall no figuraba en la pizarra, en cambio yo, debía volar el B-26 Nº826 para verificar el funcionamiento de uno de sus motores que había sido cambiado en fecha reciente. Como Wall tenía menos horas de vuelo que yo, me pidió que le cediera mi turno, a lo que con la debida autorización, accedí.

Agradecido y contento como era su forma de ser, retiró su paracaídas y se fue a realizar el prevuelo.

No pasaron muchos minutos cuando el comandante del grupo ordenó que yo efectuara una comisión a Calama, por lo que tomé mi paracaídas, anoté mi salida en la pizarra y me dirigí a la línea de vuelo.

En el trayecto me encontré con Wall, que acompañado de su mecánico, el Cabo Domingo García Bustillos revisaba su avión. Cruzamos un par de palabras y nos despedimos amistosamente."

Fotografía del Grupo de Aviación Nº8 en la época que arribó el material de vuelo B-26 "Invader".

Tal como señala Roca en su relato, Wall había retirado su casco y paracaídas para cumplir la misión de ese día.

Controles de vuelo del B-26 Nº826
(Gentileza del señor Enzo Di Nocera)

Eran las 15.00 horas local, en circunstancias que el avión B-26C Nº826, piloteado por el subteniente John Wall Holcomb, llevando como tripulante al cabo Domingo Manuel García Bustillos, efectuaría un vuelo local después de una revisión de 100 horas y que por circunstancias probables de la rotura de un niple de la cañería de combustible que lleva a uno de los motores del avión, produjo un incendio del motor derecho al momento del despegue efectuado.

"*Cerro Moreno, Torre, Fuerza Aérea 826 listo para rodar al cabezal de despegue. Vuelo local*"

Era la voz del preludio de aquella fatal tarde en donde los sueños del joven subteniente Wall y de su camarada, el mecánico Domingo García iniciaban.

Con suavidad, el avión comienza a rodar por la pista, la radio anuncia al piloto las instrucciones para dirigirse al cabezal uno ocho. Despegarían de norte a sur.

Piloto y mecánico instalados sobre el B-26 Nº826, inician el despegue con el chequeo reglamentario realizado y la autorización de la torre de control conforme, un impresionante rugir de motores muy característico en esta nave, marca el inicio de una acción de camaradería y valor.

Cuando estaban a unos 150 metros de altura, el motor derecho empieza a incendiarse. El subteniente Wall trata de superar la emergencia apelando a todos sus conocimientos, trata de poner el motor en bandera pero le es imposible por lo que tras avisar a la torre, intenta regresar a la pista, debiendo hacerlo en sentido contrario al cual despegó.

Esto causa que un intenso humo invada la cabina y dificulte la visión del piloto durante el aterrizaje, motivo por el cual el avión terminó semi destrozado cerca del cabezal y presa de intensas llamas las que se abrazaban con una enorme polvareda causada por la caída y desplazamiento del avión.

Este era el escenario que el personal entrenado para estas situaciones, observó cuando salió en auxilio del aparato siniestrado, el controlador de la torre veía con alivio a la distancia que uno de ellos alcanzaba a escapar de las llamas, era el piloto, quien tras dar algunos pasos contempló que su camarada no venía con él, por lo que sin titubeos se devuelve al avión para rescatarlo.

Trepa rápidamente por el ala del avión alcanzando a sacar el cuerpo inmóvil de García, en esos momentos se produce la inevitable explosión del combustible que inicia la detonación de las municiones a bordo del avión, por lo que el rescate y control de fuego se hace casi imposible.

Todos están luchando contra el humo intenso, el calor extremo y el fuego intermitente de las balas que comienzan a explotar. El cuerpo de García yace aún con vida tras el homérico rescate efectuado por el subteniente Wall quien quedó en gravísimo estado, aunque la adrenalina del momento, no le dejan comprender su deplorable estado.

(Fotografía gentileza de Enzo Di Nocera)

Nuevamente su amigo Di Nocera, quien se encontraba entre las maniobras de rescate, lo visualiza al costado de la pista, mientras le intentaban apagar la ropa con arena.

Relata que su amigo y camarada Johnny Wall, se paró con dificultad pero por sus propios medios y con ánimo de quitarle seguramente la preocupación, le dijo con su tranquilidad característica:

“*Estoy bien cabrito, no te preocupes…Dónde está el Mecánico?*”

(Fotografías gentileza de Enzo Di Nocera)

Otro relato consignado en las tantas declaraciones realizadas en la investigación sumaria posterior, es coincidente con lo acontecido. El sargento 2º Pedro Molina Espinoza, que venía en la camioneta ESSO que había salido a auxiliar al avión, entre otros vehículos, señala que le dijo al subteniente Wall, que cerrara los ojos y junto con el sargento 1º Julio Aguirre Cárcamo, le echaron arena para apagarle la ropa. *"Él nos pedía que sacaran al Mecánico, Cabo García, que se encontraba adelante del ala entre el motor y el fuselaje, de espalda y todavía quemándose*".

Ellos le avisaron al bombero que estaba con traje de asbesto para que sacaran a García de ese sitio, por lo que lo dejaron a unos seis o siete metros más lejos, desde donde lo subieron a una camilla para trasladarlo a la ambulancia donde se encontraba el CDB (S), doctor Sergio Jara Aqueveque, Jefe de la Enfermería.

El testimonio escrito del sargento Molina, deja constancia de la valentía y lealtad del subteniente Wall, *"pues pese a su estado se preocupó en todo momento por el Mecánico, Cabo García, estimando además que el mencionado Oficial sacó de la cabina al tripulante, pues éste no estaba en condiciones aparentes de valerse por sí mismo."*

En esos instantes, Wall fue desvestido con la ayuda del médico y otros oficiales, puesto en una camilla al igual que García y también fue trasladado al Hospital Regional.

El cabo García, falleció a los pocos minutos en el trayecto mientras que Wall, siempre consciente alcanzó a llegar, donde se le acondicionó en una sala del pensionado, todo asesorado por el médico de turno Nicolás Triantafilo y el doctor Raúl Garfia, luego sus cuidados estuvieron a cargo del propio doctor Sergio Jara y más tarde por los médicos CDB (S), señor Edmundo Ziede, Dr. Galvarino Rossi y el doctor Rubén Acuña, quien integraba una delegación de profesores del curso de post graduados de la Facultad de Medicina de la Universidad de Chile y otros facultativos quienes efectuaron diversas intervenciones.

Otra de las declaraciones importantes consignadas en el sumario y que guarda estrecha relación con los momentos de la atención médica proporcionada por el doctor Jara, señala: *"manifestó haberlo socorrido mientras se incendiaba el avión y preguntaba a cada instante… ¿Cómo está García?, porque yo lo saqué del avión sin sentido".*

Luego declara el médico, que la intervención que realizara al volver al avión, el subteniente Wall, explica la gravedad de las quemaduras especialmente a nivel de la cara, brazo derecho y hemitórax del mismo lado.

Pese a los innumerables esfuerzos desplegados para su recuperación durante una larga y angustiante jornada, el subteniente Wall fallece a las 4.00 horas de la madrugada del día siguiente, debido a su deplorable estado.

Los detalles publicados en la prensa local del día miércoles 4 de septiembre señalaban la seriedad del trágico accidente:

UN MUERTO Y UN HERIDO HUBO
AYER EN UN ACCIDENTE AÉREO.

La bajada de éste titular de El Mercurio agregaba que el hecho ocurrió a las 3.10 de la tarde al estrellarse un avión bombardero B-26 en el aeropuerto de Cerro Moreno.- "El piloto, Teniente John Wall Holcomb, se encuentra gravemente herido con quemaduras múltiples en el cuerpo y cara.- El mecánico, cabo Domingo García Justillos, falleció a los 5 minutos después de haber sido trasladado al Hospital." (sic)

Luego aparecería al día siguiente, un nuevo y lamentablemente titular, el que anunciaba la triste e inesperada noticia que afectaría a todos aquellos que se habían impactado con lo acontecido:

MURIÓ EL PILOTO DEL B-26 QUE SE PRECIPITÓ A TIERRA ANTEAYER EN CERRO MORENO

Año II — Antofagasta, jueves 5 de septiembre de 1957

En Mejillones:

Municipio recibió sus bienes ayer

Hizo entrega el Alcalde Subrogante de Antofagasta señor Manuel Ibaza R.

MURIO EL PILOTO DEL B-26 QUE SE PRECIPITO A TIERRA ANTEAYER EN CERRO MORENO

Se trata del Teniente de la FACH, John Wall Holcomb; su deceso se produjo a las 4.30 de la madrugada, después de infructuosos esfuerzos de los médicos por salvarle la vida.— A las 7 de la tarde se ofició una misa de réquiem en la base de Cerro Moreno.— Sus restos y los del Cabo Domingo García Justillos, serán trasladados hoy a Santiago

Un profundo pesar causó ayer en todos los círculos de la ciudad la noticia del fallecimiento del Teniente John Wall Holcomb, ocurrido a las 4.30 de la madrugada en el Hospital Regional a consecuencias de las graves quemaduras que recibió al precipitarse a tierra e incendiarse el avión B-26 N.o 536 de la FACH.

Inútiles fueron todas las tentativas de los médicos que lo atendieron e incluso se trajeron sangre... otros que en esta ciudad estaban agrupados, desde Chuquicamata, para ofrecérselos en un esfuerzo supremo para salvarle la vida. El joven oficial en ningún momento perdió el conocimiento, lo que dio muchas esperanzas de una recuperación a los médicos que lo asistieron. Se había proyectado trasladarlo a Santiago para someterlo a un tratamiento adecuado por especialistas.

A las 6 de la mañana sus restos fueron trasladados a la base de Cerro Moreno y la urna quedó junto a la de la otra víctima del accidente de aviación de anteayer, el Cabo Domingo García Justillos, quien falleció a los cinco minutos de haber sido internado en el Hospital Regional.

LA CAPILLA ARDIENTE

La capilla ardiente fue ubicada provisionalmente en

Teniente John Wall Holcomb.

Cauquenes, para darles sepultura en el cementerio de esa ciudad.

En el momento de ser embarcados los restos en el "Catalina", una Compañía de Fusileros del Grupo N.o 8, rendirá los honores de ordenanza; el personal de oficiales y suboficiales de la Base de Cerro Moreno participará en el homenaje.

HOMENAJE DE PANAGRA

Anoche en el "Interamericano" de la Panagra, llegó una ofrenda floral con que la compañía rinde su último homenaje al Teniente Wall y al Cabo García. La depositó en los ataudes de los jóvenes el señor Jack Keefe, Jefe de Tráfico de Panagra en Cerro Moreno.

Prosigue la campaña de vacunación

Personal del SERNASA y del Ejército aplica más de 5 mil vacunas al día

Intensa actividad desarrolló ayer personal del Servicio Nacional de Salud y del Ejército, en la campaña de vacunación antivariólica.

Aparte de los centros de vacunación que funcionan en la Unidad Sanitaria, en el Hospital Regional y en el Hospital Inglés, patrullas de vacunadores recorrieron domicilios y escuelas, con el objeto de atender preferentemente las primo-vacunaciones.

Según se nos informó, desde el 26 de agosto hasta el 1.o del presente se han practicado 33 mil 302 revacunaciones y 5.016 primo-vacunaciones, que totalizan 38 mil 318 inoculaciones.

Estas cantidades reflejan que se han realizado más de cinco mil vacunaciones diarias, lo que ha sido posible gracias a la cooperación del público que acude a las postas o que facilita la labor de los vacunadores en los domicilios.

DE HE LA CO

NUEVO RECHA MENTE PONE FORZADA A AC

LONDRES, 4 (UP).— La Unió la conferencia de plano por "inace de las potencias Los soviéticos exigencia de "más realista", dijeron, las negó darse a "un forz me que eso quie neral de las Nacio en Nueva York Valerian Zor mar el rechazo tal y lo hizo en Subcomisión, y cidental de "tot Al rechazar rín se refirió a agosto. Entonces posición "cielo ción aérea sobr Soviética, Canad rarla "medio de la propuesta de pruebas nucleare tió en que debí prohibición de El delegado plan occidental alguna y que su do como la posi continuaba siend

Programa de Fiestas Patrias será confeccionado mañana

Las autoridades se reunirán en el Salón de Honor de

"Gran Bretaña desea fomentar las rela comerciales con los países de Sudam

Nos dijo ayer Lord Gosford, Subsecretario Parlamentario Adjunto par laciones Exteriores de ese país, quien realiza una jira de buena vo los países de nuestro Hemisferio

"Viaje por Sudamérica con el objeto de fomentar las rela-

Parlamentario Ad Relaciones Exteri

De acuerdo a los antecedentes recabados, el subteniente John Wall, no perdió el conocimiento en ningún momento. Además pidió no comunicar su accidente a sus familiares, tras lo cual manifestó que según su parecer no volvería a volar más. Al preguntarle si era por temor al avión, esbozó una leve sonrisa contestando que en ningún caso, sino que era porque veía poco. Ante esta delicada situación, uno de los médicos presentes le manifestó que se debía a los remedios que se le habían colocado y desinfectantes, mostrando conformidad con la explicación.

Entre los oficiales que visitaron el Hospital Regional para enterarse del estado del subteniente Wall, se recuerda en especial, al General de Brigada Aérea Hugo don Munita de la Vega, Comandante en Jefe de la Primera Brigada Aérea y Comandante del Ala Nº1; quien al referirse a algunas de las causas del accidente, Wall le narró que tan pronto había despegado ***"vio fuego en el motor derecho, por lo que inmediatamente resolvió aterrizar, tratando de colocar ese motor en posición bandera sin conseguirlo.***
***Procedió a bajar el tren de aterrizaje con la seguridad de hacer esto sin consecuencia. Pero que al estar próximo a llegar a tierra sintió un zumbido como inflamación e inmediatamente se le llenó de humo la cabina, impidiéndole en todo caso ver hasta los instrumentos. Se produjo de inmediato el golpe, sin haber variado la actitud que traía.*"**

Otra presencia importante de las visitas registradas ese día, fue la del Comandante en Jefe de la Iª. División del Ejército, General de Brigada señor Carlos Pollarolo Maggi, quien presente en la sala del hospital, también tuvo la ocasión de compartir algunos minutos con Wall. Estos momentos son consignados por el general Munita en un documento reservado, de fecha 13 de septiembre de 1957, y el cual transcribo:

"Me preguntó delante del Comandante en Jefe de la Iª División de Ejército "Mi General, si me botan de la Rama del Aire, Ud. me defiende".- Se le contestó que en ningún caso se llegaría a eso y que contara con mi más amplio apoyo.- Esta conversación produjo gran emoción en el General Sr. Pollarolo quien me expresó "con esta clase de Oficiales, Uds. no pueden perder una guerra".

Finalmente, añade el documento del general Munita: "***Es un deber dejar constancia del heroísmo demostrado por el Subteniente Sr. John Wall Holcomb, al sacar de la cabina al mecánico mutilado por el golpe, a consecuencias de lo cual sufrió las quemaduras que le produjeron la muerte"***.

GDB. Carlos Pollarolo Maggi

GBA. Hugo Munita de la Vega

Por esta acción heroica y de máxima solidaridad, el Subteniente Wall, fue condecorado póstumamente el 21 de marzo de 1958 con la condecoración “Al Valor” y su distinción está prendida en el estandarte de combate del Grupo de Aviación Nº8, enalteciendo principalmente su recuerdo y por sobre todo a la Institución a la que pertenecieron hombres y Camaradas como Domingo Manuel García Bustillos y John Byron Wall Holcomb.

Durante el verano de 1974, la Escuadrilla de Cadetes que ingresaron a la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” de Fuerza Aérea de Chile, solicitó orgullosa bautizar la promoción de esos cuatro años como “Escuadrilla John Wall”. Así su nombre permanecerá vivo no sólo en el recuerdo de aquellos que lo conocieron, sino en otros que hacen siempre suyo su ejemplo de camaradería y valor.

Condecoración Al Valor
(Modelo usado entre 1945 y 1986)

Otro significativo homenaje ciudadano a su memoria y a los hombres que conforman la Fuerza Aérea de Chile vendría el 3 de septiembre de 1979, cuando se conmemorara el vigésimo segundo aniversario de su trágico accidente, el Hospital del Trabajador daría el nombre del Subteniente Wall a una de sus salas, colocando una fotografía del distinguido oficial en un lugar de honor.

Tiempo después, se dio el nombre de “Teniente John Wall Holcomb” a un Hangar del Grupo Nº8 en la Base de Cerro Moreno en Antofagasta.

En el 2010, la comunidad educativa de Arica, también recuerda a su héroe local, bautizando a un nuevo plantel estudiantil de la ciudad como el “Colegio John Wall Holcomb”, un “*Establecimiento Educacional con espacios abiertos, moderno y que brinda a los alumnos una diaria experiencia de amplitud, y serena alegría*.”

Arica, Marzo de 1996 3

Avenida John Wall Holcomb justicia a héroe olvidado

En sobria, sencilla y emotiva ceremonia, Arica puso justicia al inexplicable olvido de uno de sus héroes, que debe ser todo un ejemplo para la juventud de hoy y del mañana: John Wall Holcomb.

Desde la bifurcación de la Carretera Santiago Arata Gandolfo hasta el Terminal Aéreo de Chacalluta, pasó a denominarse por decreto municipal: "Avenida John Wall Holcomb".

"CAMARADAS EN LA VIDA Y MUERTE"

Arica vivía los bullentes años de la llamada "Era del nylon" y uno de sus hijos había abrazado la carrera de armas de la Fuerza Aérea de Chile.

Nada hacía presagiar que la carrera profesional del piloto de la FACH: John Wall quedaría trunca, pero que emprendería uno de los vuelos más glorioso, el de héroe.

de rescate?

La respuesta viene desde el cielo, espacio que dominó y dominará hoy y siempre John Wall Holcomb: "Un hombre de armas, es un compañero, un amigo, un hermano... Es un hombre de honor siempre agradecido de servir a su patria y a su bandera".

EN EL OLVIDO

Las páginas de los diarios y revista de La Epoca, destacaron el acto heroico... La familia lo lloró, la Fuerza Aérea lo puso como ejemplo. Más el tiempo, que atrapa y esconde en su oscuro tunel los hechos, lo fue envolviendo en el olvido... más no, en el corazón y sentimiento de los ariqueños y de la FACH. Por ello, hoy Arica puso fin a una injusticia y lo destaca en el lugar que merece.

El precioso instante en que se descubre la placa con el nombre del héroe ariqueño; pasándose a denominar el camino al Aeropuerto Avenida John Wall Holcomb.

El concejal Hernán Lagos Zúñiga, hizo entrega de una copia del Decreto Municipal, que designaba con el nombre del héroe el camino al Aeropuerto. Ronald Wall Holcomb junto a sus hijos y el edil Lagos Zúñiga.

entrenamiento rutina, la aeronave herida en la losa deja en sus entrañas al meca co... el piloto había salida lesionado y sólo se percató a más de treinta metros de distancia que su mecánico no venía junto a el. John Wall no lo pensó. No dudó. Como camarada de armas. Como hombre de honor. Como ariqueño. Volvió al avión al

La Estrella de Arica da cuenta de la nueva Avenida John Wall Holcomb. Ésta va desde la Carretera Panamericana hacia el Aeropuerto de Chacalluta en su natal ciudad de Arica.

La Memoria

Esta es en síntesis, la historia que hoy recuerdan los testigos, documentos y otros que se refieren al valiente John Wall.

Nuestra corporación conforme a los objetivos para la cual fue fundada hace ya 34 años de vida, ha mantenido presente a través de los años su recuerdo, tal como la de tantos otros hombres que han forjado y desarrollado la historia y tradiciones de profesionalismo e hidalguía que ostenta nuestra Aviación Nacional.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

BAUTIZO DE FUEGO

Desde comienzos de 1930 hasta fines de 1932, una serie de ilustres personajes y juntas militares se sucedieron en el mando del gobierno de la nación, los que de acuerdo a su óptica propia, trataron de imponer el orden a un caos institucional en que se este país se veía tristemente involucrado. El hoy llamado "Bautismo de fuego" para la naciente Fuerza Aérea Nacional, sucedido a sólo tres años de su creación, vendrá a demostrar tempranamente la eficacia del poder aéreo, durante este álgido y lamentable período de sucesiones y cambios.

Todo ello ocurrirá más específicamente a fines del mes de agosto de 1931, cuando tras la salida del presidente Juan Esteban Montero, que había decidido aceptar el ser candidato en las próximas elecciones, entregara el mando a Manuel Trucco F. quien en su calidad de vicepresidente de Chile, liderara durante su breve permanencia, la cabeza de un gobierno provisional (entre el 20 de agosto y el 15 de noviembre de 1931), tocándole hacer frente y aplacar la sublevación de la Marinería que navegaba en la Escuadra Nacional, triste hecho que se inició hace 86 años atrás, entre la noche del 31 de agosto y la madrugada del 1º de septiembre de 1931.

El titular del día 2 ese mes, el diario El Mercurio de Santiago, "proclamaba con letras de molde en primera página" una infausta noticia: ***"LA MARINERÍA DE LAS ESCUADRAS DE EVOLUCIÓN E INSTRUCCIÓN SE SUBLEVÓ Y TOMÓ PRISIONEROS A JEFES Y OFICIALES***"[1]

Tal como mencionara don José Núñez Rousseau, entrañable amigo y uno de los recordados autores que escribieran sobre este episodio de la historia nacional, *"quiso el destino que, cuando las autoridades de Gobierno estudiaban una posible desunificación de la Fuerza Aérea, ocurriera el hecho inaudito de la sublevación de la Escuadra en Coquimbo*".

Las bases inmediatas de éste episodio se explicaban en cuando se había hecho cargo del poder, el Ministro Trucco, quien teniendo que enfrentar los problemas económicos que sufría el país, consultó a su Ministro de Hacienda, don Pedro Blanquier, profesor universitario y matemático, quien para efectuar economías "*costare lo que costare*", propuso rebajar entre un 10 y 30%, los sueldos de la Administración pública, medida que regiría a partir del 10 de septiembre de 1931.

A las 4 de la madrugada del día 1º de septiembre, un grupo de suboficiales del acorazado Almirante Latorre[2], el cual se encontraba en Coquimbo, se amotinó exigiendo la anulación del referido decreto. Tras apresar a los oficiales en sus camarotes, dieron a conocer su determinación a los restantes buques de la Escuadra surta en Coquimbo y en Talcahuano, como también a las unidades navales de Valparaíso y Quintero.

---

[1] **José Núñez Rousseau**, *"La sublevación de la escuadra"*. Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Número 3 – Año 3 de 2005.

[2] **Edgardo Von Schroeders**, en su libro "*El delegado de Gobierno y el Motín de la Escuadra*", declara lo siguiente: *"la semilla del motín de Coquimbo se sembró en Davenport. La bomba, con espoleta de tiempo que se escondió en el Latorre antes de abandonar Inglaterra, estalló el 1º de septiembre de 1931, en el entrepuente de las tripulaciones, iniciando así el derrumbe del Presidente constitucional Sr. Montero".*

Una pronta respuesta de apoyo a la sublevación se tuvo en Talcahuano, mientras el Grupo de Aviación Nº2 de Quintero, formado con una mayoría de personal proveniente de la Armada, también su sumaba por la mañana, tomándose la Base a viva fuerza. Algunos de los oficiales alcanzaron a atrincherarse en el Casino y telegrafiar a las autoridades de Santiago para dar la noticia. Es interesante hacer notar, que sería el entonces teniente don Diego Barros, el personaje encargado de materializar esta alerta.

Mientras tanto, el Suboficial a cargo del motín, había hecho retirar piezas y partes a los aviones, de modo de impedirles una eventual fuga de los oficiales pilotos.

Cuando ya todo se pensaba controlado por parte de los sublevados, se percibió a lo lejos, una serie de aviones Curtiss Hawk del Grupo de Aviación Nº1 de la Fuerza Aérea, los que tras evolucionar sobre el aeródromo, picaron sobre la base descargando su metralla. Al unísono, aparecían las fuerzas terrestres del Regimiento "Coraceros", quienes se encargarían de reducir a los amotinados.

Luego de este primer e incipiente éxito en la deposición de las armas, obtenido gracias al ataque decisivo y combinado de las armas terrestre y aérea, fueron rápidamente movilizadas las fuerzas del Grupo Nº2.

Pistola en mano, los suboficiales fueron obligados a reponer las partes de los aviones y ponerlos en condiciones de vuelo. El material se trasladó al sector del lago Peñuelas, desde donde se iniciarían las operaciones. Era el Teniente Coronel don Ramón Vergara Montero, quien sería el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, para disponer la movilización de los Grupos de Aviación Nºs 1 y 3, la Escuadrilla de Bombardeo, el Grupo Nº2 con la Escuadrilla de Anfibios. Así también, ordenaba el envío de material bélico por ferrocarril y en avión a Ovalle para proteger el aeródromo del Tuqui, en donde se efectuaría la concentración de las fuerzas. La seguridad estaría a cargo del Grupo de Defensa Antiaérea de El Bosque, quienes serían trasladados por vía férrea.

En un intento por debilitar el movimiento rebelde, el Gobierno aceptó la intervención y mediación del Almirante Edgardo von Schroeders, quien ante un fracaso de las conversaciones, informó al Vicepresidente Trucco, quien ordenó el ataque de la Escuadra surta en Coquimbo por parte de la Fuerza Aérea Nacional.

Tras algunas deliberaciones y acuerdos de prevención vino la orden del recién asumido Ministro de Guerra, General Carlos Vergara Montero a la Fuerza Aérea para bombardear los buques. Tarea que sería asumida por su hermano Ramón Vergara y conjuntamente con el Comandante de Escuadrilla don Diego Aracena Aguilar en su calidad de Jefe de Estado Mayor.

La realidad imperante ante tal empresa, era la falta de experiencia y entrenamiento en combate, el número de armeros-artificieros era baja como al igual que la cantidad y el estado de ametralladoras, munición y bombas disponibles, pues el tiempo transcurrido desde su adquisición a mediados de los años veinte, no brindaba seguridad y adquiría para el arma aérea y quienes piloteaban los aviones, una muy difícil y arriesgada arista para sus operaciones en contra de la artillería antiaérea de los buques.

Resulta importante señalar, que el armamento y cantidad del mismo, había sido adquirido años antes por obra del Coronel Marmaduke Grove al dar un impulso a la aviación, tras el golpe de Estado producido en enero de 1925.

En líneas generales, el plan elaborado por el Subsecretario y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, contemplaba las siguientes fases y metas:

1. Concentración de las tropas aéreas en el Aeródromo el Tuqui, en Ovalle. Desde aquí operarían para observar los eventuales desplazamientos de la Escuadra o atacar al grueso de la flota fondeada en Coquimbo, los aviones Junkers R-42, los Curtiss Falcon, Vickers Vixen y Wibault.

2. Distribución de aviones Curtiss Falcon y Hawk en Iquique y Antofagasta, para sofocar cualquier nuevo acto de insurrección que pudiera surgir en la región salitrera, donde algunos grupos de agitadores mantenían constantemente demostraciones y provocaciones políticas.

3. Concentración del material aéreo sin armamento en Concepción, con el objeto de realizar misiones de enlace y reconocimiento aéreo.

4. Vigilancia aérea del litoral entre Valparaíso y Coquimbo, a cargo del material Dornier Wal y Fairey que operaban desde Quintero y Peñuelas.

5. Traslado de tropas, equipo y provisiones entre Santiago y Ovalle a cargo de los Junkers R-42 y los Trimotores Ford de la Línea Aérea Nacional.

El sábado 5 de septiembre, una vez ya agotadas las conversaciones, el Ministro de Guerra, don Carlos Vergara Montero, enviaba un ultimátum en el cual se les intimaba a la rendición incondicional dentro del plazo de dos horas, en caso contrario serían atacados por la aviación.

EL PAIS ENTERO, en una SOLA ACTITUD, APRUEBA la LEVANTADA DECISION del GOBIERNO

Cientos de ciudadanos fueron ayer a ofrecerse como voluntarios a los cuarteles del Ejército y la Aviación.—Las damas chilenas entregan sus joyas al Banco Central.—Las corporaciones más respetables envían su voz de aliento y franca adhesión al Vicepresidente y Ministros.

UNA PRUEBA elocuente de que la actitud enérgica del Gobierno

VOLUNTARIOS PARA LA AVIACION

Considerando las actitudes

hoy a las 3 horas en el

El Mercurio de Santiago, domingo 6 de septiembre de 1931

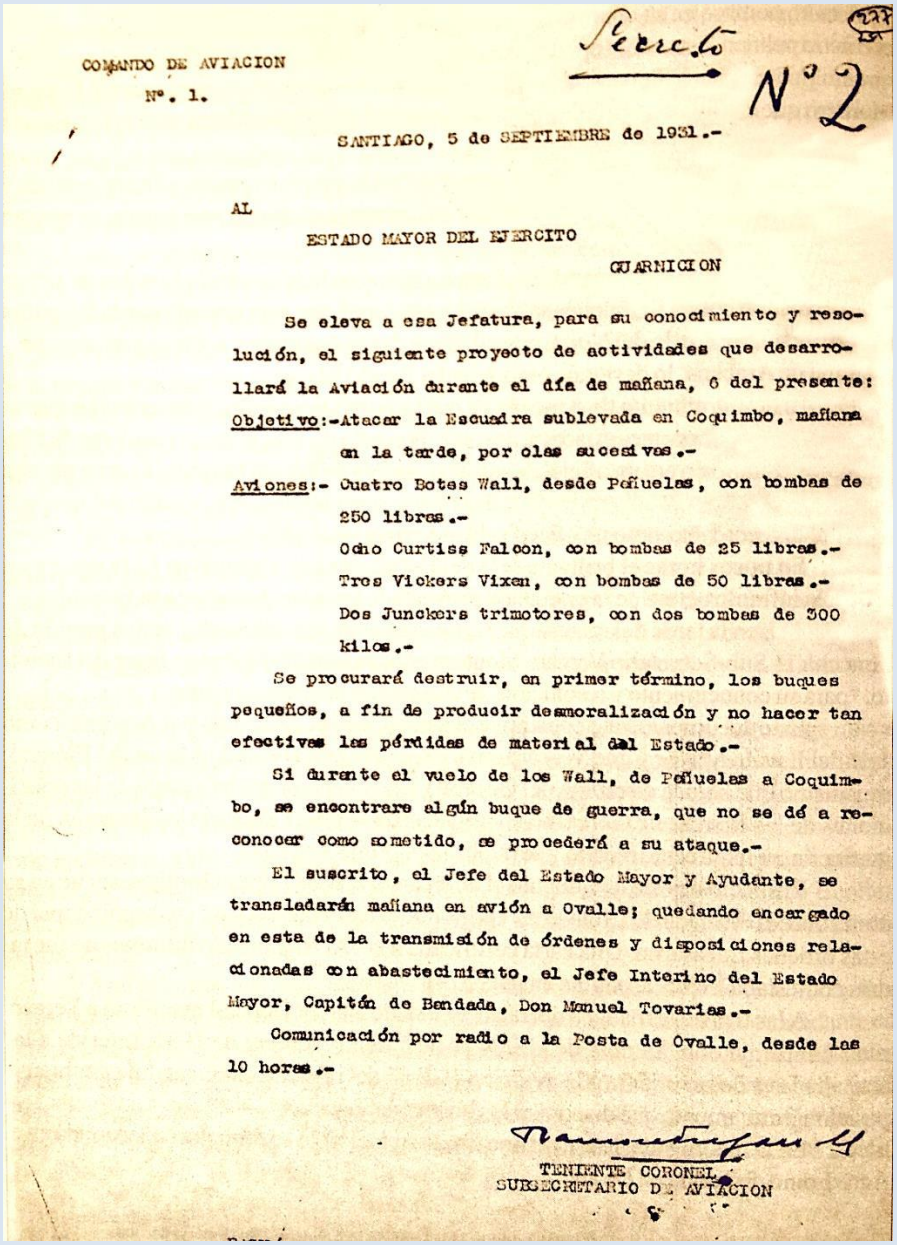
La respuesta de la marinería sublevada no se hizo esperar, amenazando con bombardear La Serena, aumentando la tensión entre el Gobierno, las fuerzas involucradas y la ciudadanía que era informada por los medios.

Otro aspecto y de gran relevancia en las operaciones navales rebeldes, fue la falta de claves en las comunicaciones radiales cursadas, puesto que las claves estaban en poder de los oficiales incomunicados en sus camarotes, debido a esta extraña situación las intenciones de los insurrectos estuvo expuesta en casi todo momento.

En Valparaíso, las acciones se iniciaron cuando las tropas leales tomaron por asalto al Regimiento Maipo que se había sublevado en apoyo de los rebeldes y lo ocuparon prácticamente sin lucha.

También ese mismo sábado, cerca de las 15.30, se llevó a cabo el asalto a Talcahuano, en donde el Ejército abrió fuego con su artillería forzando al destructor "Riveros", que cubría las instalaciones en poder de los sediciosos, a huir hacia la isla Quiriquina, gravemente averiado.

A la mañana del día siguiente, comenzaban a llegar aviones y personal de la Escuadrilla de Bombardeo, el Grupo Nº1 y Nº3, integrada por dos bombarderos pesados Junkers R-42, siete bombarderos livianos Curtiss Falcon, siete Vickers del tipo 116 Vixen, dos cazas Vickers Wibault Tipo 121 y dos transportes Ford 5-AT-C, improvisados como bombarderos. Algunos de los pilotos que participaron en esta primera acción de combate, eran alumnos pilotos del segundo curso de la Escuela de Aviación, lo cual les presentaba una primera experiencia de vuelo al norte del país.



Ejército

COMANDO DE AVIACION
Nº. 1.

Nº 2

SANTIAGO, 5 de SEPTIEMBRE de 1931.-

AL
ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
GUARNICION

Se eleva a esa Jefatura, para su conocimiento y resolución, el siguiente proyecto de actividades que desarrollará la Aviación durante el día de mañana, 6 del presente:

Objetivo:-Atacar la Escuadra sublevada en Coquimbo, mañana en la tarde, por olas sucesivas.-

Aviones:- Cuatro Botes Wall, desde Peñuelas, con bombas de 250 libras.-
Ocho Curtiss Falcon, con bombas de 25 libras.-
Tres Vickers Vixen, con bombas de 50 libras.-
Dos Junckers trimotores, con dos bombas de 300 kilos.-

Se procurará destruir, en primer término, los buques pequeños, a fin de producir desmoralización y no hacer tan efectivas las pérdidas de material del Estado.-

Si durante el vuelo de los Wall, de Peñuelas a Coquimbo, se encontrare algún buque de guerra, que no se dé a reconocer como sometido, se procederá a su ataque.-

El suscrito, el Jefe del Estado Mayor y Ayudante, se transladarán mañana en avión a Ovalle; quedando encargado en esta de la transmisión de órdenes y disposiciones relacionadas con abastecimiento, el Jefe Interino del Estado Mayor, Capitán de Bandada, Don Manuel Tovarias.-

Comunicación por radio a la Posta de Ovalle, desde las 10 horas.-

TENIENTE CORONEL
SUBSECRETARIO DE AVIACION

Poco antes del mediodía, Ramón Vergara junto al capitán Marcial Arredondo sobrevuelan la escuadra surta en la rada de Coquimbo y otros en movimiento, con el objeto de definir el plan de ataque. Durante esta jornada de reconocimiento, el avión atacó a ras del agua a un submarino, lanzándole 4 bombas que no hicieron efecto por ser bombas de percusión que explotaron en la superficie.

Ya con un mejor conocimiento de la situación y respecto al número y actividades de la flota, regresaron a Ovalle para discutir y emprender el ataque. A las 17.00 horas se encontraban listos doce aviones los que despegaron rumbo al norte y por el mar viraron hacia Coquimbo, efectuando el primer ataque desde Weste a Este, favorecidos por el sol poniente de modo de dificultar la puntería de los buques.

El ruido de los motores alertaba a la marinería, y la artillería antiaérea hacía efecto sobre el ataque aéreo. El primer avión, el Junkers Nº1 lanzaba una bomba de 300 kilos a unos 10 metros de la popa del Almirante Latorre, mientras que una segunda bomba lanzada por el Junkers Nº5, explotaba a unos 30 metros de su proa, generando dos enormes columna de agua que más que daños producían gran alama entre los tripulantes. Pues si eran alcanzados directamente sería un ataque de consecuencias.

Avión Curtiss Hawk sobre la rada de Coquimbo

Los aviones restantes atacaban con bombas de menor tamaño y metralla. Una de las bombas menores alcanzó al submarino H-4 “Quidora”, el que resultó averiado y provocó la herida leve en la rodilla del marinero 1º Argovino Rivera y otra de gravedad que afectó al sargento Fibla, quien posteriormente muere en el Hospital San Pablo de Coquimbo [3]. Esta acción provocó con ello, la rendición de esta nave, la que se atracó al muelle.

[3] **Gabriel González Videla**. *“Memorias”.* 1975. En la obre se señala que fueron tres los muertos del submarino Quidora.

Otro imprevisto en el ataque, fue el producido por el impacto de un proyectil de fusil que recibiera el radiador de agua de un Curtiss Falcon, con lo que tuvo que aterrizar en la playa más próxima. Debido a lo irregular del terreno el avión capotó pero sin causar heridas a sus tripulantes.

A medida que el combate avanzaba, los aviadores enfrentaron el poderío de un nutrido fuego antiaéreo, que visibilizaba el escaso poder de fuego que los aviones cargaban. A esto y en favor de los pilotos, se imponía la falta de oficiales especialistas en la dirección de tiro. Los testimonios posteriores de los pilotos mostraron fallas en las ametralladoras y falta de correcto desprendimiento de muchas bombas por fallas en los sistemas de lanzamiento. A pesar de todo ello, el poder aéreo dominó la situación tras unos 15 a 20 minutos de combate.

Ante estas inquietantes acciones, a medida que pasaban las horas, parece haberse impuesto la cordura entre la marinería, acordándose deponer las armas y evitar el derramamiento de sangre entre chilenos. [4]Durante algunos días que precedieron esta acción, la Fuerza Aérea Nacional, mantuvo estrecha vigilancia e impartió órdenes por radio a las naves, dominando con ello la situación.

UBICADO POR LOS AVIONES FRENTE A TONGOY

EL "O'HIGGINS" IZÓ BANDERA DE RENDICION

La nave regresó a Coquimbo en donde se entregó oficialmente al Jefe de la Plaza. — La tripulación fué conducida por el regimiento Arica a la Escuela "Germán Riesco".

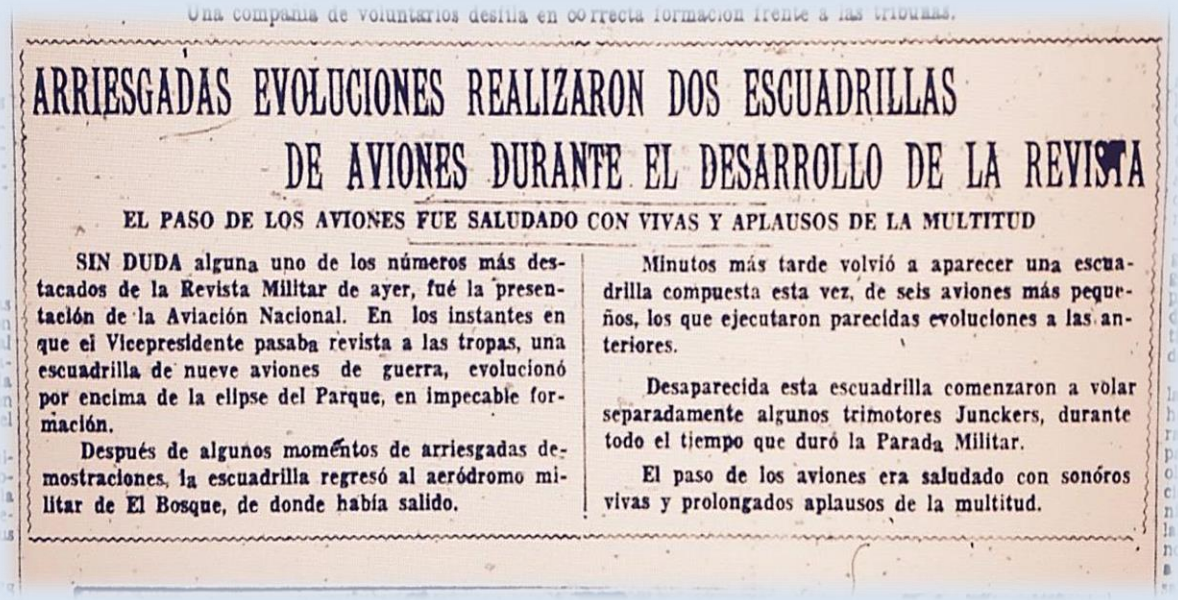
El Mercurio de Santiago, martes 8 de septiembre de 1931

La ciudadanía y la prensa de la época celebraron pública y vivamente la actuación disolutiva y de amedrentamiento que imprimiera el ataque aéreo de la Fuerza Aérea para la resolución final del conflicto.

Al respecto, el diario El Mercurio del martes 8 de septiembre titulaba: "*El desfile de los voluntarios y las noticias de la rendición de la Escuadra, dieron motivo a una grandiosa manifestación de adhesión al Gobierno*".

Así lo testimonia la recepción de las fuerzas participantes en el bombardeo por parte de los gobiernos regional y central. Además, días más tarde fueron nuevamente efusivamente elogiados tras participar del tradicional desfile del día 19 de septiembre.

[4] Antecedentes publicados en El Mercurio del miércoles 9 de septiembre, revelan que uno de los tripulantes detenidos habría señalado que las fuerzas amotinadas estaban dispuestas a bombardear La Serena y Coquimbo. Para contrarrestar esta situación, la Fuerza Aérea Nacional, había preparado un segundo ataque por la noche del domingo, para fatigar a las tropas.



Una compañía de voluntarios desfila en correcta formación frente a las tribunas.

ARRIESGADAS EVOLUCIONES REALIZARON DOS ESCUADRILLAS DE AVIONES DURANTE EL DESARROLLO DE LA REVISTA

EL PASO DE LOS AVIONES FUE SALUDADO CON VIVAS Y APLAUSOS DE LA MULTITUD

SIN DUDA alguna uno de los números más destacados de la Revista Militar de ayer, fué la presentación de la Aviación Nacional. En los instantes en que el Vicepresidente pasaba revista a las tropas, una escuadrilla de nueve aviones de guerra, evolucionó por encima de la elipse del Parque, en impecable formación.

Después de algunos momentos de arriesgadas demostraciones, la escuadrilla regresó al aeródromo militar de El Bosque, de donde había salido.

Minutos más tarde volvió a aparecer una escuadrilla compuesta esta vez, de seis aviones más pequeños, los que ejecutaron parecidas evoluciones a las anteriores.

Desaparecida esta escuadrilla comenzaron a volar separadamente algunos trimotores Junckers, durante todo el tiempo que duró la Parada Militar.

El paso de los aviones era saludado con sonóros vivas y prolongados aplausos de la multitud.

El Mercurio de Santiago, domingo 20 de septiembre de 1931

Una interesante nota que complementa el final de esta reseña histórica, viene a ser la entrevista que publicara El Mercurio de Santiago, en su edición del miércoles 9 de septiembre de 1931, donde al respecto uno de los pilotos participantes, el teniente Hernán López Angulo señaló:

"Nuestra fuerza era de catorce aviones, provistos únicamente de bombas de mano, y había instrucciones de lanzarlas a los costados de los barcos, sin tratar de hundirlos. Cuando aparecieron las máquinas en la bahía, los barcos las recibieron con un nutrido fuego de balines. Las balas perforaban las alas de los aviones que entonces marchaban a un maximun de velocidad, vertiginosamente. Las bombas levantaban chorros de agua, los aviadores se dieron cuenta de que la marinería, sólo usaban ametralladoras y rifles cuando los aviadores descendían a altura muy baja. No utilizaban los cañones de mayor calibre, porque su manejo requiere un conocimiento completo de las tablas de graduación. En La Serena sin embargo, disparaban con cañones de calibre mediano y de cierta eficiencia, pero sin conseguir dar en el blanco. Las balas pasaban demasiado alto o demasiado bajo y los aviones consiguieron su objetivo de desmoralizar a los marineros, con los resultados que se conocen"

Uno de los reporteros que recogía las noticias en vivo, por aquellos días resumirá la acción efectuada por órdenes del gobierno, como un ataque muy bien ejecutado, pues su fin último había sido el amedrentamiento y no la destrucción. A propósito citaba una comparación en el uso de la nueva tecnología: *"…en la revolución del 91, cuando por primera vez se utilizaron torpedos; ahora, en 1931, por primera vez también se combate a una Escuadra sin necesidad de buques; se la ataca y se la vence, no desde el mar, sino desde las canchas del espacio sin término*".

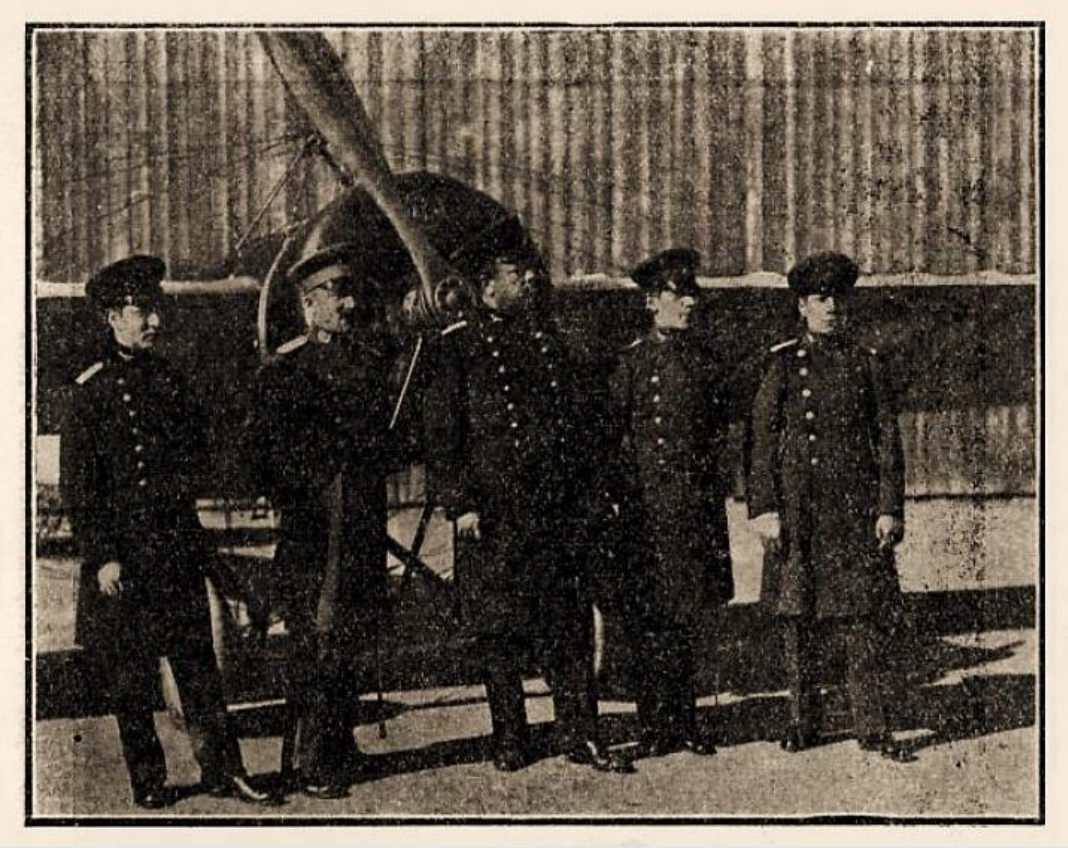
Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VII. Sabía usted que….

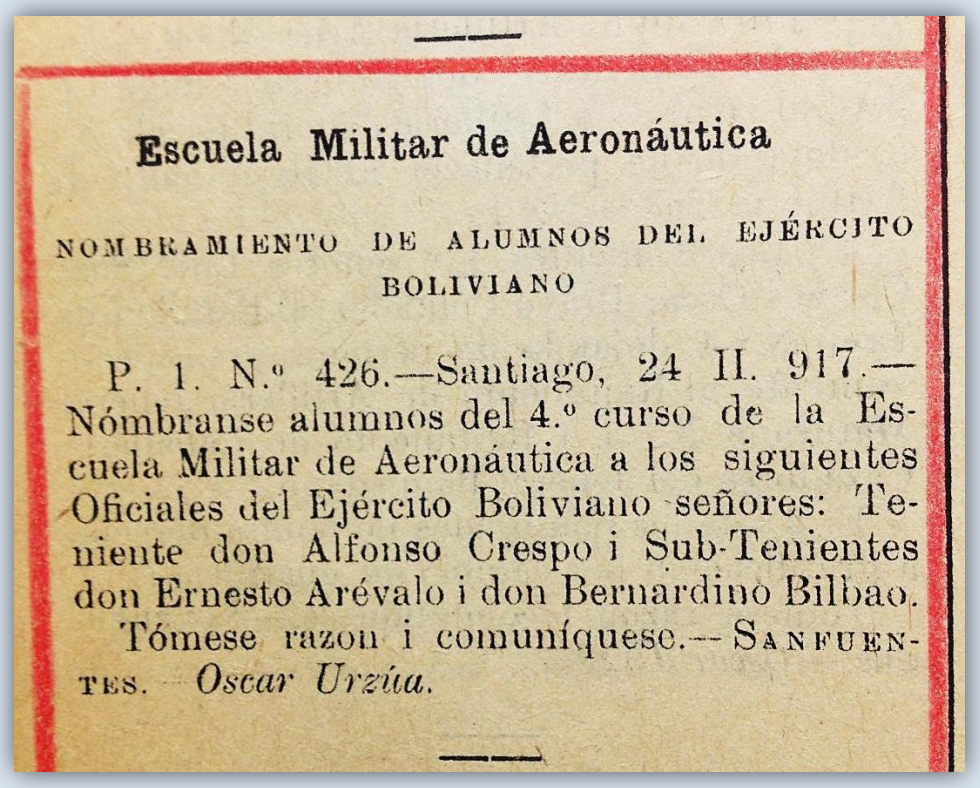
…la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) fue oficialmente promulgada hace sesenta años atrás?

Con el Decreto Supremo Nº 4743 del 26 de septiembre de 1957, pasaba de ser una estructura propia del ejército a una nueva arma independiente para el país altiplánico. Su historia se remonta al cuerpo aéreo que existía desde 1916, año en el que empezaron a mandar misiones de aprendizaje de pilotos a otros países (Argentina y Chile) y posteriormente con la fundación de una escuela de aviación en La Paz, Bolivia. A inicios de la década de los años veinte, Bolivia compró varios aviones de instrucción franceses e intentó establecer su propio programa de capacitación para pilotos en una escuela militar de capacitación de vuelo situada en La Paz.

En 1923 bajo el mando del mayor de ejército, don Bernardino Bilbao Rioja, uno de los primeros pilotos militares bolivianos que se instruyera y perfeccionara en la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, el ejército boliviano comenzó a desarrollar una verdadera Arma Aérea. Para 1925, adquirieron una variedad de aeronaves militares europeas, inclusive cinco Fokker C-Vs, dos aviones de combate Fiat BR, dos bombarderos franceses Breguet XIX, diez aviones caza Bristol F.2B, nueve biplanos Martinsyde y once Avro 504s.([i])



El comandante Carlos E. Lira, Director de la Escuela de Aeronáutica Militar y el Agregado Militar de Bolivia en Chile junto a los tenientes Ernesto Arévalo, Alfonso Crespo y Bernardino Bilbao, que hicieron el curso de pilotaje en este plantel nacional.



Escuela Militar de Aeronáutica

NOMBRAMIENTO DE ALUMNOS DEL EJÉRCITO BOLIVIANO

P. 1. N.º 426.—Santiago, 24 II. 917.—Nómbranse alumnos del 4.º curso de la Escuela Militar de Aeronáutica a los siguientes Oficiales del Ejército Boliviano señores: Teniente don Alfonso Crespo i Sub-Tenientes don Ernesto Arévalo i don Bernardino Bilbao.

Tómese razon i comuníquese.—SANFUENTES. *Oscar Urzúa.*

Recorte del Boletín Oficial de 1917, en donde se señala la incorporación de los primeros alumnos bolivianos en Chile

Más tarde, la Ley Orgánica del Ejército promulgada en 22 de enero de 1927, agregaba la modernización de los principios normativos modernos que debían regir la organización de las Fuerzas Armadas de la Nación, asignándole un mayor desarrollo para la aviación militar, situación que aportó gran valor estratégico para la intervención de ésta, en la Guerra del Chaco (1932-1935), algunos años más tarde.

Las experiencias obtenidas tras la Segunda Guerra Mundial, hicieron lo suyo en la década de los años cincuenta, por lo que el Decreto Supremo N° 3458 de 24 de julio de 1953, intentará disponer la reorganización de las Fuerzas Armadas de la Nación, para así darle una nueva estructura orgánica y técnica, acorde con los principios que imperaban, pero finalmente todo no se hizo realidad hasta avanzado el año 1957.

El presente boletín entrega una breve reseña de la evolución de los brevets usados por la Fuerza Aérea Boliviana como sencillo testimonio del aprecio a aquellos valientes pilotos y profesionales que han entregado y brindan lo mejor de ellos, para perpetuar el amor a su institución y por sobre todo a su país.

Brevets de la Fuerza Aérea Boliviana

"Desde mediados de la década de los años cincuenta, si bien la aviación militar boliviana aún era conceptuada como un arma más del Ejército Nacional, ya contaba con los lineamientos filosófico-doctrinarios y los elementos inherentes a una Fuerza Aérea autónoma; es decir, con una nominación

apropiada: Fuerza Aérea Nacional; un uniforme exclusivo: Azul pizarra, con sus propios emblemas y distinciones de grado". ([ii])

El 23 de junio de 1920, el Presidente José Gutiérrez Guerra, dictó un Decreto Supremo con el cual se creaba por segunda vez ([iii]) un Instituto destinado a preparar pilotos militares para Bolivia. Esta iniciativa fue finalmente concretada por el Presidente Bautista Saavedra el 12 de octubre de 1923 en el entonces barrio de El Alto en la ciudad de La Paz. Sus primeros aviones fueron cuatro aviones biplazas franceses "Morane Saulnier de 130 H.P.".

Bernardino Bilbao Rioja

El primer director de la Escuela y luego comandante del "**Cuerpo de Aviadores Militares Bolivianos**", durante la mayor parte de esa época, fue el ya recordado mayor Bernardino Bilbao Rioja, un piloto y oficial sumamente capaz que pasaba su tiempo estudiando la aviación europea y la norteamericana. Dentro del importante papel que le cupiera y por cuenta propia, tradujo y publicó varios manuales técnicos y de artillería aérea para desarrollar su querida "Fuerza Aérea".

Bilbao ejerció además, una influencia considerable sobre las compras de equipo para el cuerpo aéreo y su organización y doctrina, sin embargo sus uniformes no presentaron insignia distintiva alguna que representara a los aviadores, más que las que usaron tardíamente en los cuellos de las guerreras o de las blusas.

Nótese los distintivos de alas y hélices usados por los oficiales pilotos en sus cuellos

En 1942, esta Escuela denominada "Teniente Coronel Luis Ernst" cambió de funciones pasando sus instalaciones a constituir la nueva Escuela de Especialistas de Aviación. En octubre de 1943 se bautiza la Escuela de Pilotaje "Boquerón" en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, donde realizaban instrucción y prácticas de vuelo alumnos de último año del Colegio Militar del Ejército de Bolivia.

Brevet de Piloto Militar

El 31 de mayo de 1952 se denomina con el nombre de Academia Militar de Aeronáutica y en julio de 1953 se le bautiza oficialmente como Colegio Militar de Aviación “Teniente General Germán Bush Becerra”. En 1955 va a egresar la primera promoción de esta institución.

El 26 de septiembre de 1957 (ver Boletín informativo IIHACH Nº9/2014), se dispuso la reorganización de las Fuerzas Armadas de la Nación, para darle así una nueva estructura orgánica y técnica, acorde con los tiempos y las necesidades del país, no existieron grandes cambios que implementar al menos en la uniformidad.

El año 1958 egresaron 19 oficiales pilotos militares, de los cuales cinco de ellos se recibieron en los Estados Unidos de Norteamérica.

Los distintivos para pilotos y otras especialidades fueron creados en este período de acuerdo con los siguientes modelos. ([iv])

Los dos primeros son distintivos de metal dorado, mientras que en la categoría de Aviador Comandante, se añade sobre el distintivo dorado un fondo esmaltado de celeste con el contorno superior tricolor de los colores nacionales.

Para acceder a la categoría de Piloto Militar se tiene que cumplir con los cursos primario y básico de pilotaje.

Piloto Militar

Para la categoría de Señor Piloto se debe acumular 1.500 horas de vuelo.

Señor Piloto

Para la categoría de Comandante Piloto se deben acumular 3.500 horas de vuelo

Comandante Piloto

Para Navegante Militar, haber realizado el curso correspondiente.

Navegante Militar

Brevet de Instructor Militar. Para optar debe tener la especialidad de Instructor Militar y haber cumplido su actividad en una unidad de tropa.

Instructor Militar

Brevet de Ingeniero Militar. Para optar a ingeniero militar debe haberse graduado de la Escuela Militar de Ingeniería.

Ingeniero Militar

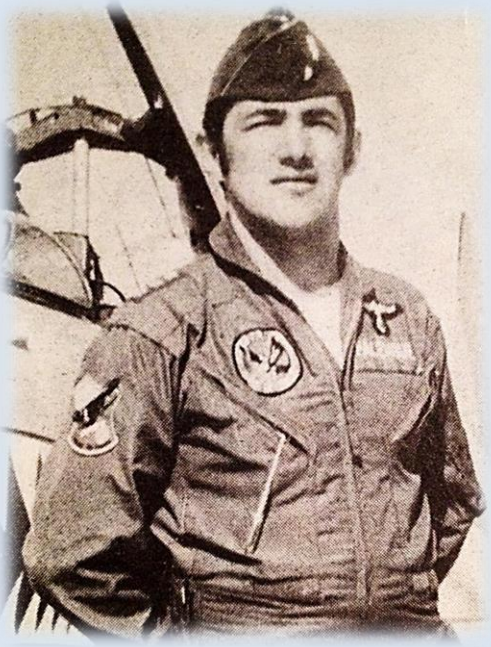
Para Aerotécnico Militar, haber egresado del Politécnico Militar de Aeronáutica como Técnico.

Aerotécnico Militar

Oficiales de la Fuerza Aérea Boliviana en Septiembre de 1960. (Fuente: www.aviacionboliviana.net)

Existen además para su uso diario en uniformes de diario y de vuelo, tales como como overall, camisa o chamarra. Los brevets de tela son similares a los metálicos pero bordados sobre un rectángulo de color azul oscuro, ostentando además bajo el distintivo correspondiente, el apellido del especialista.

Su uso se popularizará hacia fines de los años 60, cuando muchos oficiales y personal de la Fuerza Aérea Boliviana, viaja a USA, para entrenar en el uso de aviones jet. Durante los inicios de los ochentas, se ven algunos modelos bordados recortados y cosidos a las chaquetas (chamarras) u overall de vuelo.



Capitán Av. Señor Samuel Palenque P. luce el brevet bordado y recortado por el borde de uso masificado en los años ochenta

Suboficiales y Sargentos técnicos con sus brevets distintivos bordados y personalizados.

El Presidente de la República Plurinacional de Bolivia, señor Evo Morales Mamani, en una visita a una Unidad de la FAB, luce equipo y uniforme con brevet distintivo de Comandante Piloto.

Los pilotos de la Armada y del Ejército utilizan estos mismos brevets, debido a que realizaron los cursos de vuelo en la Fuerza Aérea Boliviana, mientras que quienes los hayan realizado en otros países tales como Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Venezuela, podrán usar los distintivos obtenidos en los países de origen además del propio de la FAB.

Pilotos Aviadores bolivianos egresados en Venezuela reciben su respectivo brevet venezolano.

La Policía Boliviana, pese a que en la actualidad ya cuenta con helicópteros para sus tareas específicas, no posee pilotos y técnicos propios; los que recién se están formando en el Perú.

En el presente, estas aeronaves policiales son tripuladas y mantenidas por personal de la FAB.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Revista Actualidad Aeronáutica, Nº86 de mayo de 1996. La Paz, Bolivia.
Revista Actualidad Aeronáutica, Nº93 de enero de 1998. La Paz, Bolivia.
Boletín Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Nº 9 de 2014.

http://www.theglobeandmail.com/multimedia/camera-club/in-photos/the-best-images-from-the-past-24-hours/article19966700/
https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_Fuerza_a%C3%A9rea_de_Bolivia
http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo
http://banderaenalto.blogspot.cl/2015/06/el-dia-en-que-los-chilenos-combatieron.html

http://banderaenalto.blogspot.cl/2012/06/grupo-aereo-de-combate.html
http://www.santarosabolivia.com/bernardinobilbao/

Notas

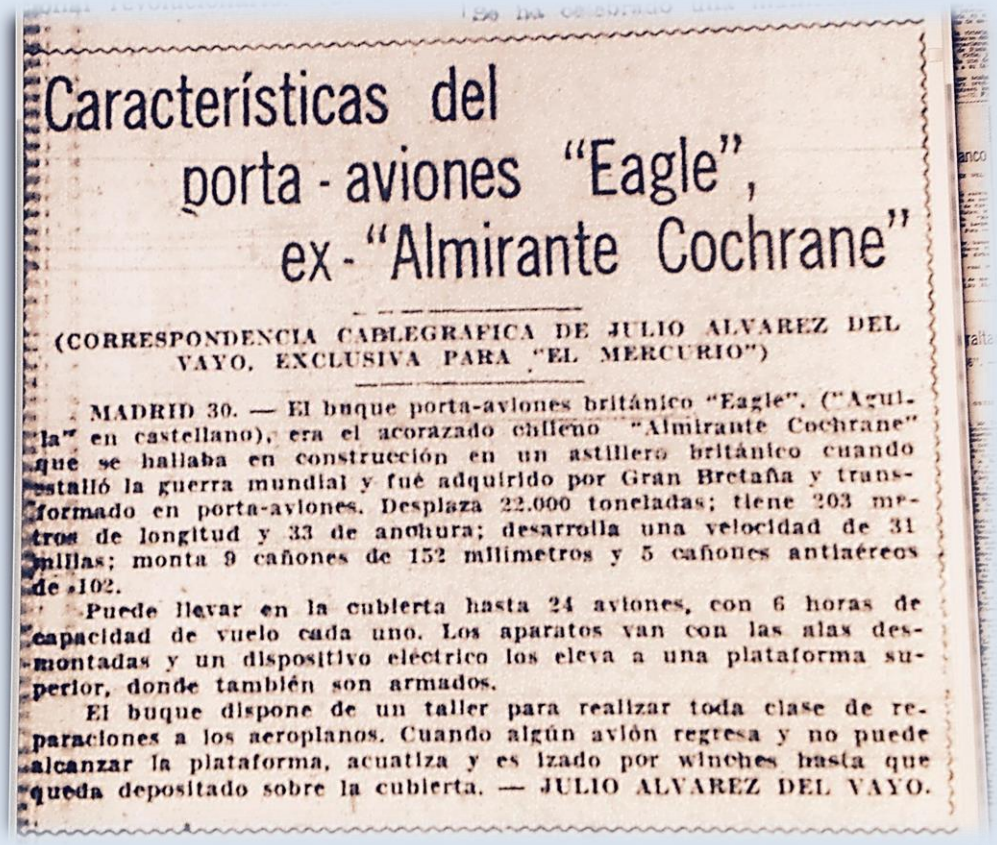
[i] **Julio Díaz Arguedar**. "*Historia del Ejército de Bolivia 1825–1932*". La Paz (1940)

[ii] **Ramiro Molina Alanes**. *"ORGANIZACIÓN PRIMIGENIA DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA*", publicada en el Boletín Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Nº 9 de 2014.

[iii] Revista Actualidad Aeronáutica, Nº86 de mayo de 1996. La Paz, Bolivia. Aquí se indica que con fecha 9 de septiembre de 1916 se establece el deseo de fundar una Escuela Militar de Aviación, pero esta iniciativa no llegó a realizarse.

[iv] Intercambio epistolar con nuestro Miembro Correspondiente de Chile en Bolivia, señor Ramiro Molina Alanes, quien facilitó mucho del material referido a las insignias en uso en la Fuerza Aérea Boliviana.

VIII. Hace algunos años atrás…



Características del
porta-aviones "Eagle",
ex-"Almirante Cochrane"

(CORRESPONDENCIA CABLEGRAFICA DE JULIO ALVAREZ DEL VAYO. EXCLUSIVA PARA "EL MERCURIO")

MADRID 30. — El buque porta-aviones británico "Eagle". ("Aguila" en castellano), era el acorazado chileno "Almirante Cochrane" que se hallaba en construcción en un astillero británico cuando estalló la guerra mundial y fué adquirido por Gran Bretaña y transformado en porta-aviones. Desplaza 22.000 toneladas; tiene 203 metros de longitud y 33 de anchura; desarrolla una velocidad de 31 millas; monta 9 cañones de 152 milímetros y 5 cañones antiaéreos de 102.

Puede llevar en la cubierta hasta 24 aviones, con 6 horas de capacidad de vuelo cada uno. Los aparatos van con las alas desmontadas y un dispositivo eléctrico los eleva a una plataforma superior, donde también son armados.

El buque dispone de un taller para realizar toda clase de reparaciones a los aeroplanos. Cuando algún avión regresa y no puede alcanzar la plataforma, acuatiza y es izado por winches hasta que queda depositado sobre la cubierta. — JULIO ALVAREZ DEL VAYO.

En el mes de agosto de 1929 el diario capitalino El Mercurio, daba una interesante cuenta del curioso destino que tuviera el acorazado chileno "Almirante Cochrane" tras ser requisado por Inglaterra cuando estalló la Primera Guerra Mundial, y que años después diera lugar a la indemnización realizada con modernos aviones para la aviación militar.

IX. Aviones con historia

Lockheed Lodestar C-60A (LAN CHILE).
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Lockheed Lodestar C-60A Lan Chile

A mitad del año 1943, Lan Chile adquiere en Estados Unidos cuatro aeronaves Lockheed Lodestar C-60A para complementar las operaciones de transporte de pasajeros que realizaban los Lockheed Electra comprados anteriormente.

Para esta operación, se utilizaron fondos de la ley N° 7144 que había creado el Consejo Superior de Defensa Nacional en 1941.

Los aviones tenían una capacidad para 14 pasajeros, y desarrollaban una velocidad de 360 kilómetros por hora. Recibieron los números de serie de la compañía 501 al 504.

Estas aeronaves habían sido fabricadas para el uso militar, y llegaron a Chile en vuelo, traídas por personal norteamericano. Cabe hacer presente que para el vuelo ferry, fueron pintadas en la nariz de cada aparato, una gran bandera chilena, para identificación visual que señalaba la neutralidad de

nuestro país en la segunda guerra mundial. Una vez llegados a Chile, fueron rápidamente adaptadas al rol de transporte de pasajero, labor que se realizó en la Maestranza de Lan Chile, en Los Cerrillos.

El 20 de enero del año 1944, el Lockheed Lodestar 503, tuvo un fatal accidente. Cumpliendo con un vuelo de ayuda humanitaria para las víctimas del terremoto que azotó la ciudad de San Juan, Argentina, despegó desde el aeropuerto de El Plumerillo en Mendoza, precipitándose a tierra cuando se desestibó la carga en vuelo, pereciendo todos sus tripulantes.

El 15 de junio de 1953, durante el despegue desde Chamonate en Copiapó, el Lodestar CC-CLD 0100, tuvo una falla del motor izquierdo que lo obligó a intentar volver, cosa que no logró, cayendo tres kilómetros al sureste del aeródromo, en el lecho del rio Copiapó, falleciendo lamentablemente todos sus pasajeros.

En octubre de 1953, las dos últimas aeronaves y su paquete de repuestos fueron vendidas a la aerolínea Cinta por un valor de la época de $ 10.000.000.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:
Sergio Barriga Kreft, *"Historia de Lan Chile".* Primera parte 1929-1964
Iván Siminic Ossio, *"El Observador Aeronáutico"*

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Alberto Fernández Donoso	**Vicepresidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Director - Secretario**
Claudio Cáceres Godoy	**Director - Tesorero**
Rino Poletti Barrios	**Director**
Sandrino Vergara Paredes	**Director**
Rodrigo Jiménez Schmidt	**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica del señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@historiaaeronauticadechile.cl).

Declaración de responsabilidad:

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