



Boletín Informativo Nº 7/2017 Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

“El 21 de agosto será más tarde una fecha que ha de recordarse, como asimismo los potreros llanos de la chacra Valparaíso. La aviación avanza de un modo gigantesco y muy pronto sus hechos nos contagiarán y harán de ella algo más positivo y más popular. La conquista del aire se ha conseguido y el hombre pasará a disfrutar de su victoria”.

Sporting Boy

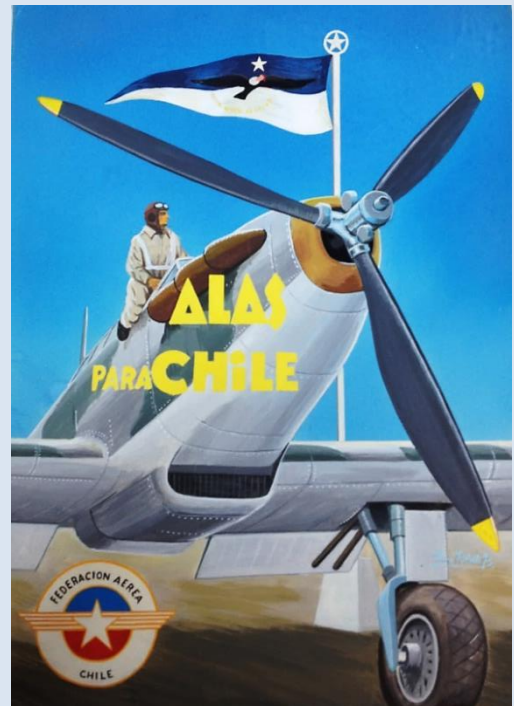
(Luis de la Carrera – 22 de agosto de 1910)

Con la reproducción de la superior sabia sentencia, con la cual termina su reportaje el periodista de El Mercurio en 1910 sobre el primer vuelo en avión efectuado en Chile, es que recordamos una vez más, el tímido vuelo que hicieron en Santiago los Hermanos Copetta un 21 de agosto de 1910. Ocurrido sólo cuatro años después que un “más pesado que el aire” despegara en el mundo por sus propios medios a los mandos de Alberto Santos Dumont, haciendo realidad no solo sueños ancestrales de volar, sino que abría para los hombres las aspiraciones de un mejor futuro, conectividad y bienestar.

Pasan los años y los sueños continúan convirtiéndose en adelantos y nuevos logros para la aviación y quienes disfrutamos de ella.

Objetivos cada vez más altos, tanto que los límites del desarrollo e investigación hoy cosechan y vislumbran fronteras insospechadas descubriendo al paso del hombre y de sus invenciones más y nuevos mundos, mientras nuestra nación despierta a los aciertos y beneficios que la Aviación Militar, Comercial y Civil Deportiva brinda a un país todo, cantando sueños de esperanza y despertares de emoción, porque la aviación los sabe brindar, mientras que nuestra historia sabia, nos los ofrece para el bienestar y provecho de un futuro mejor.

Norberto Traub Gainsborg



I. Actividades, conferencias académicas y actos conmemorativos

- **Valiosa donación entregada al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**



Don Alberto Fernández Donoso recibe de manos de nuestro querido amigo, Jorge Verdugo Palacios, tres preciados e históricos documentos que pertenecieran a su recordado padre.

El pasado sábado 1 de julio, Jorge Verdugo Palacios donó al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH), las licencias de Piloto Civil, Instructor de Vuelo y de Piloto de Transporte de su padre Jorge Verdugo Correa, Comandante de Aeronave.

La entrega de estos documentos se realizó en una sencilla pero emotiva ceremonia en el Club Aéreo de Melipilla, del que el señor Verdugo fue uno de sus fundadores en 1943 y en el que destacara como uno de los primeros instructores civiles de la aviación deportiva y posteriormente como un prestigioso piloto de Lan Chile. En su homenaje, el IIHACH instituyó hace seis años atrás, el “Premio Jorge Verdugo Correa” para destacar sus cualidades profesionales, espíritu de vuelo y camaradería entre los Pilotos Comandantes de Aeronave, que prestaran servicios en Lan-Chile.

Durante la ceremonia, Jorge Verdugo Palacios, aviador como su padre, hizo entrega además del libro biográfico escrito por Federico Gana J., “Los amantes del aire, el Profe Verdugo y otros vuelos” al Club Aéreo de Melipilla y a nuestra corporación, que en esta ocasión fue representado por el vicepresidente Alberto Fernández Donoso.

FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL
CLUB AEREO DE CHILE

Los infrascritos, poder sportivo reconocido por la FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL, certificamos que:

Don *Jorge Verdugo C.*
 nacido en *Santiago*
 el *12 de Febrero de 1914*
 habiendo cumplido todas las condiciones impuestas, ha sido titulado **PILOTO AVIADOR DE TURISMO**,
 con fecha *19 de Junio 1935*

M. G. ...
 PRESIDENTE

Juan ...
 SECRETARIO



FIRMA DEL INTERESADO
Jorge Verdugo C.

N.º del titulo *- 44 -*
 Otorgado por *Club Aéreo de Chile*

LICENCIA N.º 6 **Válida por un año**

Con fecha *12* de **JULIO** de *1945*, esta Dirección ha concedido la autorización para ejercer las actividades de **INSTRUCTOR DE VUELO**, al señor *JORGE E. VERDUGO CORREA*, inscrito en el Registro de la Dirección de Aeronáutica bajo el N.º *9*.

El interesado posee el Título que acredita su calidad de tal **INSTRUCTOR DE VUELO**, otorgado por *la* Dirección de Aeronáutica.

J. ...
 DIRECTOR DE AERONAUTICA


EXAMEN MEDICO

El Cirujano Sr. *Alfonso ...* certifica que el Sr. *Jorge E. Verdugo Correa* ha sido sometido al examen de aptitud fisica y se encuentra (*) *Apto* para desempeñarse de **INSTRUCTOR DE VUELO**.

Santiago de *15* de *Julio* de *1945*

(*) Apto, no apto. FIRMA

REPUBLICA DE CHILE




DIRECCION DE AERONAUTICA

La DIRECCION DE AERONAUTICA, en Santiago de Chile, OTORGA al Sr. *Jorge Verdugo Correa* el **TITULO DE PILOTO DE TRANSPORTE**, quien ha acreditado poseer los requisitos teóricos y prácticos exigidos por las Leyes y Reglamentos de Navegación Aérea, y, en particular, el conocimiento de las normas sobre tránsito aéreo internacional.

J. ...
 Dirección de Aeronáutica

PILOTO DE TRANSPORTE



TITULO N.º *11*
 LICENCIA N.º *2*
 REGISTRO N.º *Mmo* FOLIO *11*
 CEDULA DE IDENTIDAD N.º *20090*

SANTIAGO DE CHILE

24 de *Febrero* de *1948*

The Aeronautic Commission of Chile certifies that the airline transport pilot whose name and photograph appear in this brevet has fulfilled the theoretical and technical requirements demanded by the regulations for aeronautical navigation and has a sufficient knowledge of the rules of international air traffic.

A Diretoria de Aeronáutica do Chile certifica que o Piloto do Transporte cujo nome e fotografia figuram neste "Brevet" satisfaz os requisitos teóricos e práticos exigidos pelas Leis e Reglamentos de Navegação Aérea e tem, em particular, conhecimento das Regras Internacionais sobre Trafego Aéreo.

- **Directiva del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile visitó al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile**



El actual directorio durante la visita al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. De izquierda a derecha: Directores señores Sandrino Vergara Paredes, Director; Alberto Fernández Donoso, Vicepresidente; el CDE (R) señor Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario; Norberto Traub Gainsborg, Presidente; General del Aire don Jorge Robles Mella, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Rodrigo Jiménez Schmidt; Rino Poletti Barrios, Director y don Claudio Cáceres Godoy, Director Tesorero.

En la mañana del martes 4 de julio, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Jorge Robles Mella, se reunió con representantes del directorio del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, encabezados por su Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg. En la oportunidad, el General Robles les dio la bienvenida junto al señor Secretario General, General de Brigada Aérea (DA), don Dennis Harvey Parada.

En la ocasión, el directorio aprovechó de agradecer a la Fuerza Aérea de Chile, en la persona de su Comandante en Jefe, todo el apoyo prestado para el buen desempeño de las funciones y objetivos. Luego se presentó al nuevo integrante don Rodrigo Jiménez Schmidt, quien se integra este año en las funciones como Director.

A continuación se comentaron algunas de las actividades más relevantes para el presente año y el próximo, muchas de ellas avaladas por el crecimiento y consolidación que ha alcanzado la corporación en la tarea de registrar y difundir logros e hitos aeronáuticos y espaciales que hayan sido relevantes en el progreso de la nación.

En la reunión, el General Robles contó algunos detalles de los planes de conmemoración histórica de la institución, destacados en el proyecto “Ruta del Centenario”, el cual incorporara los hitos más importantes de fechas aniversario que coincidan con los 50, 75, 100 años de celebración, tema en el cual el Instituto podría obviamente colaborar.

- **Conferencia “La Gran Reforma Militar de 1906 y sus efectos en la Movilización de 1920”**

El martes 4 de julio por la tarde, se realizó en el Hotel Militar “Viejos Estandartes”, una muy interesante conferencia que dictara el general de brigada Gustavo Núñez Kocher sobre el tema “La Gran Reforma Militar de 1906 y sus efectos en la Movilización de 1920”, cumpliendo así con el requisito que faculta su ingreso como miembro de número a la Academia de Historia Militar.

El acto al cual nuestro Instituto participó a través de su presidente, don Norberto Traub, contó con la presencia de otros invitados especiales, miembros de la academia y una delegación de la Brigada de Aviación del Ejército.

Al finalizar, y tras algunos comentarios del presidente de la Academia y socio Honorario de esta corporación, General de División don Marcos López Ardiles, se dio la bienvenida oficial al general Núñez como miembro académico.



El general de brigada Gustavo Núñez Kocher durante su conferencia

- **Aniversario Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio**

El martes 11 de julio, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), de la Dirección General de Aeronáutica Civil, celebró su septuagésimo tercer aniversario.

El Director de MNAE, Ricardo Gutiérrez Alfaro, dio la bienvenida a las autoridades civiles y militares, entre ellas, el General de Brigada Aérea (A), señor Víctor Villalobos Collao.

En su discurso, el Director del Museo realizó una reseña histórica y dio a conocer las actividades en las que ha participado este último tiempo la organización, acercando a la ciudadanía la aeronáutica nacional.



Explicó en un breve y emotivo discurso todos los lugares donde este funcionara hasta que en 1992 logró establecerse en las actuales instalaciones en donde recibe a más de 150.000 visitas al año. El Director del MNAE, no solo destacó el valor del patrimonio que se conserva en sus instalaciones, sino que también agradeció el trabajo que realiza el personal en el mantenimiento de las colecciones.

Premiación al interior del MNAE

Luego, se realizó un reconocimiento al personal más destacado y de mayor trayectoria en el museo. Asimismo, distintas personalidades de la aeronáutica fueron reconocidos con un diploma por su importante aporte al museo a través de donaciones que servirán de referencia a la historia de la aeronáutica nacional.



De izquierda a derecha: **Los señores Rafael Shinya O; Erwin Cubillos S.; Rodrigo Jiménez Sch.; Rodrigo Bigas Merino; Oscar Avendaño Godoy; Rodrigo Bigas Meier; Juan Cunill; Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Claudio Cáceres G.; Juan Carlos Velasco y Mario Magliocchetti O.**

Otro punto a destacar fue la recepción de diversos objetos patrimoniales, entre ellos destacaron una copia del Estandarte de la Aviación Naval de 1923, objetos e instrumentos de aviones antiguos y una completa colección de banderines de Clubes Aéreos. Además como ya es costumbre, sacó aplausos la presentación las aeronaves restauradas Globe Swift, Piper PA-38 Tomahawk y dos Cessna T-37, uno de los cuales será instalado en la futura Estación Cerrillos de la Línea 6 del Metro de Santiago.



El comandante de la Aviación Naval, Almirante Juan Carlos Pons hace entrega al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y al Director de la DGAC de una copia del Estandarte Naval de 1923.

Tras la presentación del material aéreo se dio término a la ceremonia, donde los presentes efectuaron un recorrido por las instalaciones, y conocieron las aeronaves incorporadas a la muestra, además de las exposiciones estáticas y los diversos rincones llenos de historia que ofrece el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Nuestro Instituto estuvo representado por el Presidente, miembros del directorio y algunos socios, quienes compartieron en camaradería con las autoridades e invitados presentes.



Dos distinguidos socios del Instituto de Investigaciones, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio junto a Ricardo Gutiérrez Recabarren, Secretario General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, entregan algunos premios y reconocimientos a dos funcionarios con treinta años de servicios

- **Presentación del libro “El Regreso del Prócer. Don Juan Martínez de Rozas en la ciudad de Concepción”**

El día jueves 13 de julio de 2017, pasadas las 18:00 horas, llegó hasta los salones del Ex Congreso Nacional, en Santiago, algunos miembros de la Comisión Bicentenario “Concepción, Ciudad de la Independencia”, encabezados por su Alcalde, don Álvaro Ortiz Vera, para presentar en Santiago, el libro “El Regreso del Prócer. Don Juan Martínez de Rozas en la ciudad de Concepción”.

En las páginas de esta obra, se plasman los esfuerzos llevados adelante para hacer realidad el antiguo y justiciero anhelo de traer de regreso a Concepción, los restos de uno de los padres de la Patria y promotor de nuestra Independencia. *“A pesar de haber nacido en Mendoza, fue en la ciudad de Concepción donde don Juan Martínez de Rozas desarrolló su fructífera labor pública y desde donde*

lideró los impulsos independentistas”, explicó el Alcalde Ortiz. La presentación del libro estuvo a cargo del distinguido historiador don Julio Retamal Ávila.



Miembros de la Comisión Bicentenario “Concepción, Ciudad de la Independencia”, encabezados por el Alcalde de Concepción, don Álvaro Ortiz Vera durante la presentación del libro.

- **Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile recibe nuevo avión**



Mario Magliocchetti señala las restauraciones

El jueves 27 de Julio de 2017 el Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio recibió un nuevo “juguete” para su vasta colección.

Se trata de un avión Piper PA – 38 Tomahawk donado por la empresa Romeo Mike el cual, luego de un completísimo trabajo de restauración que tomó alrededor de dos años, ha quedado como recién salido de fábrica, para deleite de los concurrentes a nuestro prestigiado Museo.

Hizo entrega oficial de la aeronave don Rodrigo Molina y en ausencia del Sr. Director del Museo lo recibió el Sub Director de la entidad, Ingeniero Aeronáutico Sr. Mario Magliocchetti quien, junto con recepcionar el avión expuso una detallada secuencia de los trabajos de restauración a que fue sometido el avión.



Dos de nuestros directores asistentes al acto de entrega del avión recientemente restaurado

Antes de llegar a sus “cuarteles de invierno” el avión voló aproximadamente 17.000 horas estimándose que en ese lapso debe haber formado más de 300 alumnos tanto como Pilotos Privados como Pilotos de Vuelo por Instrumentos.

Al término de la Ceremonia, el Museo ofreció un reparador café que sirvió para entibiar el ambiente y en torno al cual, algunos de los asistentes, Pilotos formados en dicho avión, hicieron sentidos recuerdos de sus años como Alumnos.

Representando a nuestro Instituto participaron en la Ceremonia el Presidente de la Corporación Sr. Norberto Traub Gainsborg y el Director Secretario Sr. Oscar Avendaño Godoy.

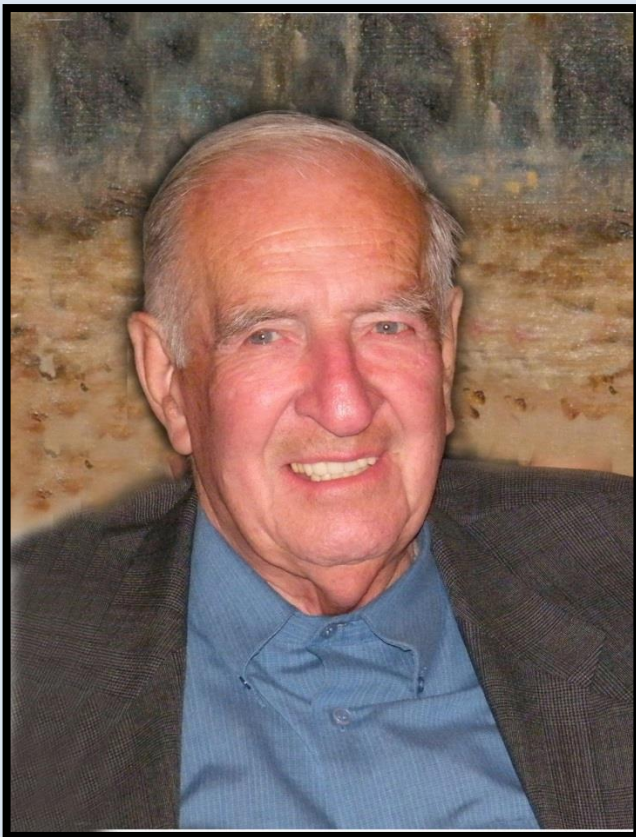


II. Obituario

***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 General de Aviación, Sr. Jorge Rojas Carrasco *"Ahora volando hacia otras dimensiones"*



GAV. Don Jorge Rojas Carrasco (Q.E.P.D.)

Si hay alguien que mucho nos cooperara en nuestra tarea histórica, fue él. Una persona siempre presta a atender consultas y peticiones.

Dotado de una memoria fotográfica extraordinaria, en cosa de minutos podía identificar en añosas fotografías a una dotación completa de nuestra fuerza aérea y si alguna duda le merecía, nos solicitaba un tiempo en la certeza que pronto tendría la respuesta adecuada.

Piloto de combate, voló en los Thunderbolt P-47 y en los Invader B-26, siendo respetado por sus condiciones profesionales. Material que supo operar sacando de ellos sus máximas capacidades.

A lo largo de su vida, siempre estuvo dispuesto a tender una mano a quien a él recurriera en busca de ayuda.

Como Director General de Aeronáutica Civil, contribuyó de manera decisiva a que el entonces recién fundado Club Aéreo "Comodoro Arturo Merino Benítez", se erigiera y consolidara sobre bases sólidas que permitieran perpetuar su labor en el tiempo.

Desde su cargo de presidente del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Aguilas Blancas", siempre nos distinguió con su aprecio y amistad, siendo además colaborador de nuestra colección "Horas de Losa", en donde vació algunas de sus vivencias como aviador.

Convencido que el espacio que nos rodea es solo la puerta de entrada a otras dimensiones, su mayor anhelo era que después de su muerte Dios le concediera la posibilidad de incursionar en ellas.

Inolvidable y sin resolver, era para él la experiencia vivida un amanecer, volando sobre la cordillera al mando de una formación de P-47. Cuando la aurora recién comenzaba a despuntar y desde el fondo de una quebrada emergió una potente luz que vino directamente al encuentro de ellos.

Objeto no identificado, al que ni aun empleando al máximo la potencia de sus motores pudieron alcanzar, ante la increíble velocidad que aquel desarrolló. Y todo ello ante la incredulidad del control de tránsito aéreo, que desde tierra les aseguraba que a esa hora en la zona en que se encontraban no había tráfico reportado.

En su paso por nuestra aviación supo de alegrías y sinsabores, como lo fuera la muerte de uno de sus hijos, piloto de combate como él, que perdiera la vida en un lamentable accidente.

Pérdida que soportara con estoicismo y cristiana resignación, pero que a través de sus ojos de mirar profundo, era posible apreciar la pena que silenciosamente anidaba en su corazón.

Enterados que su salud se encontraba resentida llegamos hasta su lecho de enfermo, derivando la conversación hacia hechos triviales. No obstante, con la entereza que le conocíamos, nos señaló que en pocos días más estaría de vuelta en su hogar y como siempre a nuestra disposición para atender alguna consulta.

Sin embargo, en sus designios para nosotros insondables, Dios quiso que aquel regreso no se materializara y no volviéramos a encontrarnos.

Al elevar plegarias por su descanso eterno, lo hacemos en la certeza, que accediendo a sus deseos tantas veces manifestados, Dios le habrá permitido volar hacia esas dimensiones que anhelaba conocer. Produciéndose en ellas el Rendez Vous con el hijo que lo precediera, en su paso al más allá.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con sincero pesar se adhiere al duelo que afecta a la aviación chilena toda, por la partida de tan apreciado amigo y selecto profesional, y por medio de las páginas de este boletín, hace llegar su sentimiento de hondo pesar a su distinguida familia y a su institución, la Fuerza Aérea de Chile.



III. Libros y revistas

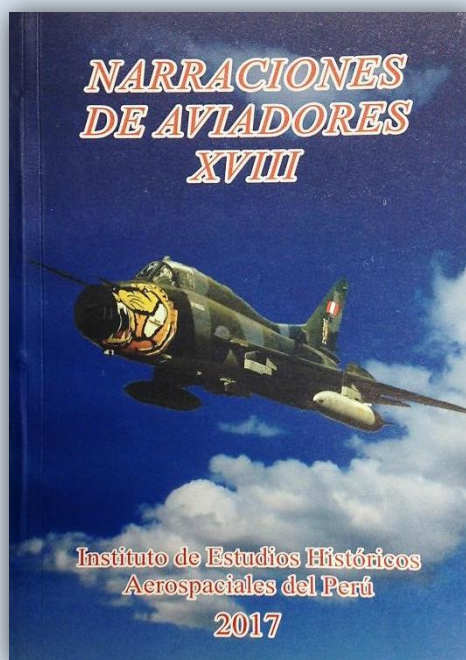
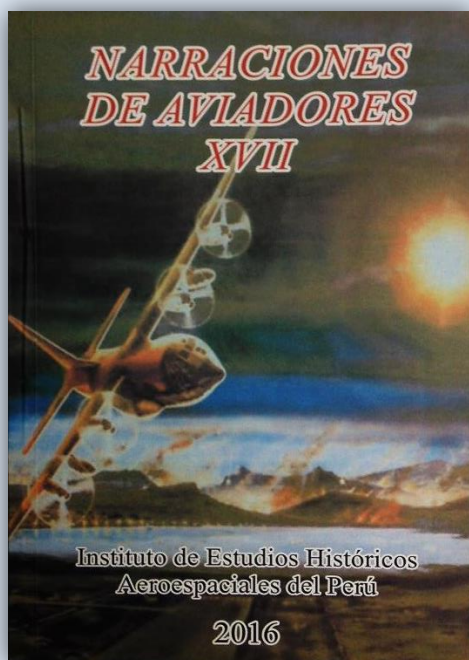
- En este mes de julio, recibimos para nuestra biblioteca interesantes y raras publicaciones que pronto estarán disponibles para su consulta.

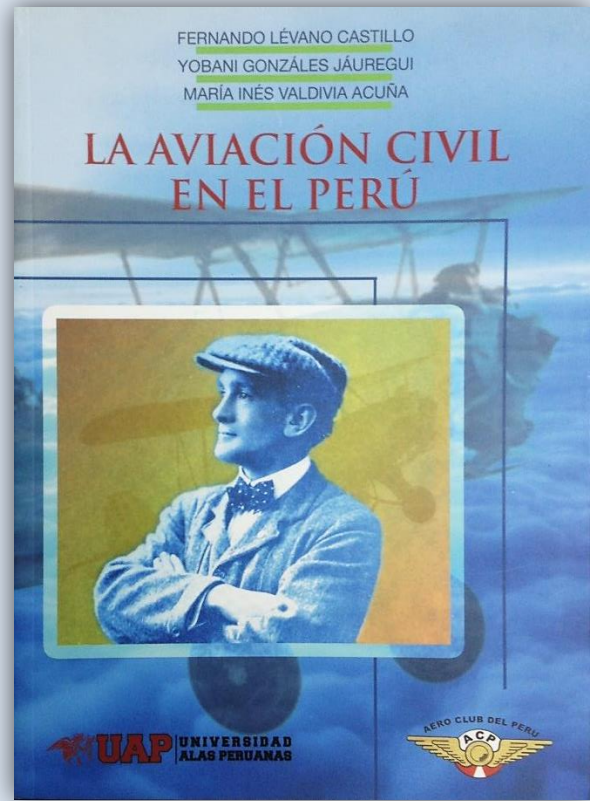
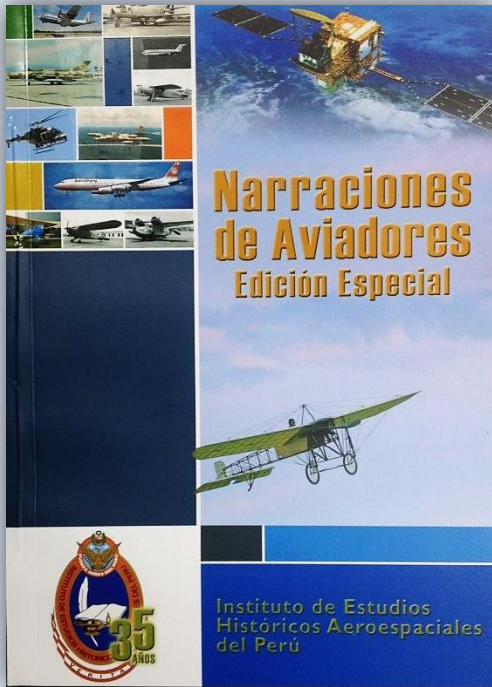


Portadas de los libros y revistas que recibíáramos de algunos socios y amigos del Instituto.

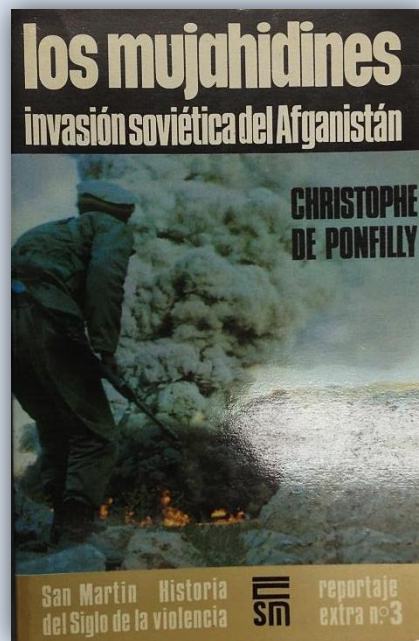
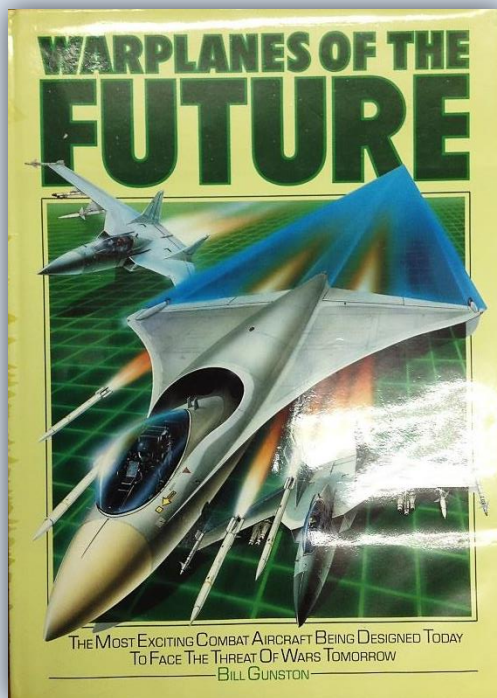
Muchas gracias a nuestros donantes señores Walter Marcelo Bentancor de la Argentina; Armando Cartes Montory de Concepción; Fernando Lévano Castillo del Aero Club del Perú; Hernán Rivas y Jorge Renzo Franco del Perú y nuestro socio y amigos locales señor Mario Magliocchetti y Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico y Militar.

Felicitaciones adicionales a nuestros distinguidos Miembros Correspondientes en el Perú y Paraguay, señores Fernando Lévano y Esteban Raczynski, coautores de dos de los fantásticos aportes recibidos este mes para nuestra corporación.





Mario Magliocchetti Oleaga, nuevamente comparte interesantes publicaciones de su biblioteca, los que estamos seguros que serán de gran utilidad para todos nosotros.





CORPORACIÓN DE
CONSERVACIÓN
Y DIFUSIÓN DEL
PATRIMONIO
HISTÓRICO Y MILITAR

ANUARIO
2016



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.

- **Comunica Nuevo Consejo Directivo período 2017 – 2018**



Tenemos el agrado de comunicar que el nuevo Consejo Directivo de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", para el período 2016 – 2019, de acuerdo con las elecciones realizadas, quedó integrado de la siguiente manera:

Presidenta : María Angélica Fuentealba Rollat

Secretaria General : Nicole García Alarcón

Tesorera : Náyade Muñoz Rivera

Directora : Macarena Andrea Ordóñez Silva

Vicepresidenta : María Ignacia Prado Frugone

Pro Secretaria : Raquel Orietta Rodríguez Gaune

Pro Tesorera : Pía Gabriela Urrutia Bunster

Felicitamos a nuestras grandes pilotos y amigas, deseándoles todo lo mejor en el desempeño de las tareas personales y profesionales que su actividad les demanda. Hacemos votos por que la Santísima Virgen, en la advocación de Nuestra Señora de Loreto las proteja siempre e ilumine en sus vidas.

- **Viernes de cine**

A partir de diciembre de 2016, nuestra corporación en conjunto con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", ha venido preparando semanalmente una cartelera de películas y documentales de índole aeronáutica. Debido al éxito alcanzado, luego de algunos meses de marcha blanca, hemos decidido continuar con la iniciativa este año 2017.



(Más información, haga click sobre el icono)



XVII
**CONGRESO INTERNACIONAL
DE HISTORIA AERONÁUTICA
Y DEL ESPACIO | 2018**
REPÚBLICA DOMINICANA

“La Sociedad Colombista Panamericana promotora de la unión y fraternidad de los países de América y su influencia para la organización del Vuelo Panamericano Pro Faro a Colón de 1937”.

Invitados especiales: Miembros de la FIDEHAE



Dirigido a todo el público académico
y amantes de la aviación

Lugar: Universidad Nacional Pedro
Henríquez Ureña, Recinto Santo Domingo,
República Dominicana.

**¡Se parte de este
gran encuentro!**

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

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

V. Efemérides del mes de agosto.

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



Aeródromo "El Morro"



1/08/1920: Luego de una manifestación popular en el Parque Cousiño de la ciudad de Santiago, la entonces "1ra. Escuadrilla de Aviación" se embarca en el Vapor Pisagua rumbo a Arica, desde donde volará a Tacna, permaneciendo en la zona hasta abril de 1921.



1/08/1924: El Teniente 1º de Marina, señor Manuel Francke Mariotti junto al Comandante Abel Campos y los cuatro tripulantes: mecánico 1º Guillermo Gómez; maquinista 1º Juan Constanzo; telegrafista 1º Emilio Cifuentes y el marinero 1º Hipólito Zambrano, realizan en el bote volador Guardiamarina Zañartu, el primer raid Valparaíso – Coquimbo – Huasco – Caldera – Mejillones - Iquique y Arica donde tras recorrer cerca de novecientas millas en 11,25 horas, arriban el día 4 de agosto a las 11.45 horas. Dos días después se inicia el retorno a Valparaíso utilizando la misma ruta.

1/08/1924: Dos Escuadrillas de aviones navales argentinos (3 VICKERS "VIKING" y 3 AVRO 552) vuelan desde la Estación Aeronaval Puerto Belgrano a Buenos Aires, para participar en la recepción de la División Naval Italiana, que conduce en visita oficial al heredero de la Corona de Italia, Príncipe Humberto de SABOYA. El viaje de ida se efectuó en 5 horas 45 minutos y el de regreso 5 horas 30 minutos, significando para la época, un vuelo record en escuadrilla.

1/08/1932: El primer avión del Arma Aérea Paraguaya parte para el Chaco. Se trató del avión Potez 25 A.2 N°6, tripulado por el Tte.1°PAM, señor Trifón Benítez Vera como piloto, transportando al Capitán de Infantería, señor Ramón Avalos Sánchez, oficial de enlace del Estado Mayor, quien viajaba al Chaco en cumplimiento de una misión.

1/08/1936: Como a las 10 de la noche, fallece en su residencia parisina del Boulevard Saint Germain, el célebre pionero de la aviación, Louis Charles Joseph Blériot. Sus logros, hazañas y al igual que sus aviones, fueron conocidos e imitados por el mundo entero. Basta recordar que en Chile, fue un avión Blériot, el primer aparato militar que voló una mañana del 6 de marzo de 1913.



Curiosa Postal que ilustra momentos anteriores al célebre cruce en avión del Canal de la Mancha por Louis Blériot

01/08/1988: Aniversario de la Dirección de Defensa Antiaérea y Fuerzas Especiales. Originalmente Dirección de Defensa Antiaérea y Telecomunicaciones, su primer Director fue el General de Brigada Aérea (DA) Antonio Braghetto Vergara.

2/08/1984: Se crea el Regimiento de Aviación N° 1 "La Independencia" del Ejército de Chile con asiento en la ciudad de Rancagua. Esta Unidad de Armas Combinadas coopera en actividades de

acercamiento con la comunidad, como lo son el traslado de enfermos graves, rescate en situaciones de catástrofe natural y otras múltiples actividades de apoyo. A partir del 2 de enero de 1995, los medios del Comando de Aviación del Ejército pasan a conformar la Brigada de Aviación en la ciudad de Rancagua.

3/08/1928: Creación del Grupo de Aviación N°3, que funcionará en la Base Aérea de Maquehue, con asiento en la ciudad de Temuco, Chile. Una de las más antiguas unidades de la Fuerza Aérea. El Grupo de Aviación N°3 tuvo inicialmente como base El Bosque y luego la ciudad de Temuco, en el aeródromo de Maquehue. Su primer comandante fue el Capitán de Ejército Andrés Soza Fuentes. Posteriormente, será desactivado en varias ocasiones. Ha operado también como Grupo de Helicópteros y como Grupo de Ataque con material A-36.

4/08/1970: LAN Chile inicia vuelos a Europa con material Boeing 707.

4/08/2009: Fruto del trabajo en conjunto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y LAN, se publica el primer procedimiento de aproximación satelital sin ayuda terrestre para el Aeródromo "La Florida" de La Serena. Mediante esta tecnología, que por primera vez se aplicó en Latinoamérica, se puede realizar aproximaciones con segmentos curvos, por entre las montañas, siguiendo la sinuosidad de los valles.

5/08/1920: Se crea la entonces Maestranza Central de Aviación, la que más tarde en 1930, cambiaría su denominación a Ala de Mantenimiento. En esta Unidad, en el año 1946, se organiza la Escuela de Ingenieros de Aviación, y más tarde en enero de 1963 se creará la actual Academia Politécnica Aeronáutica, encargada de impartir enseñanza superior con la finalidad de formar, especializar, perfeccionar y capacitar los recursos humanos profesionales y académicos que requiere la Fuerza Aérea de Chile.

6/08/2000: Un moderno bimotor CASA 212-300 del Ejército de Chile, despegado desde la base de la Brigada de Aviación en Rancagua en un viaje hacia Coyhaique trasladaba civiles mayormente parientes de oficiales y personal de esa fuerza armada; luego de dejar atrás Puerto Montt, el piloto reportó excesiva acumulación de hielo en los bordes de ataque de las alas y emprendió regreso hacia el continente, adentrándose hacia el frío interior cordillerano, donde su problema se agravó, terminando estrellado en una profunda quebrada. Sólo después de varios días de dramática y concurrida búsqueda los restos mortales de 14 personas fueron penosamente recuperados.

07/08/1886: Nace en Hijuelas (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet N°1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Falleció en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958.

Con el fallecimiento de "don Cloro" como llamaban sus amigos, la aviación chilena al más popular de sus pioneros, y quizás uno de los más vinculados con el desarrollo de la aeronáutica. Su labor fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, Director de una Escuela de Aviación propia, piloto de pruebas y de correo, protagonista de espectaculares accidentes y grandes hazañas. Quizás de él se pueda decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento

en que vivió su apacible retiro, el zumbido de los motores constituyó su música predilecta. Figueroa nos dejó una máxima, y que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: ***“Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN”***



El segundo transporte de correspondencia por avión registrado, fue iniciativa privada del AERO CLUB DE CHILE y llevado a efecto el 1° de enero de 1919 por el aviador señor Clodomiro Figueroa Ponce, quien para costear en parte los gastos, cobró \$ 5 por cada envío, valor señalado en una viñeta particular confeccionada al efecto. Transportó en este vuelo desde el Club Hípico de Santiago hasta el parque de Playa Ancha de Valparaíso 539 cartas, regresando la misma tarde a Santiago. Las cartas transportadas en su primer vuelo en ambas direcciones fueron entregadas personalmente y aquéllas en que la dirección era lejana, las depositó en el correo tradicional, pagando y adhiriendo un sello de 10 cts, que correspondía a la tarifa vigente en aquellos días. Más tarde, el 20 de agosto de 1921, realizó otro Correo Aéreo esta vez de carácter internacional, entre Santiago y Mendoza usando las mismas viñetas en aproximadamente 60 cartas.

(Fuente referencial consultada: <http://www.chilecollector.com/archwebfila03/archwebstamp0100/stampset0149.html>)

07/08/1953: Primer vuelo del bimotor argentino multipropósito IA-35 HUANQUERO, diseñado y construido por la FMA, y equipado con motores nacionales IA-19 R-El Indio, de 750 hp. Su primer Piloto fue el Teniente 1º, señor Jorge Connan Doyle. El diseño de la aeronave, se debe al famoso Ingeniero aeronáutico alemán, Dr. Kurt Tank y su asesor Paul Klages. El avión fue bautizado como IA 35 “Justicialista del Aire”, nombre revocado luego de la Revolución de 1955.

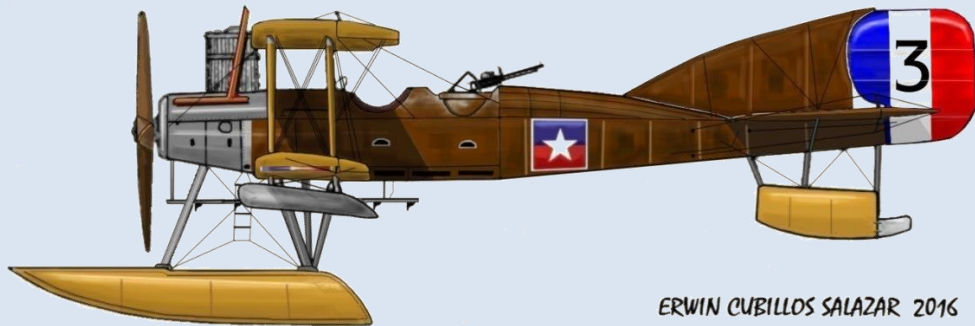
8/08/1914: El Primer Raid Nocturno sudamericano con pasajeros fue realizado en Chile por el Aviador Chileno David Fuentes. Este fue entre las ciudades de Talcahuano y Concepción.

8/08/1919: El Sargento Aviador chileno, señor José del Carmen Ojeda, volando un Bristol M1-C, bate el récord sudamericano de altura, alcanzando una altitud certificada de 7.188 m., verdadera proeza en la época.

8/08/1920: El italiano Elia Antonio Luit, realiza un vuelo sobre Guayaquil, Ecuador a bordo de un avión Macchi Hanriot HD1, bautizado como "el Telégrafo 1". Este avión había sido adquirido en Europa por el dueño del periódico nacional "El Telégrafo". Será tanto el impacto de este vuelo, que el Presidente del Ecuador, señor José Luis Tamayo, conseguirá con fecha 27 el octubre de 1920, que el Congreso emita el decreto para la fundación de dos Escuelas de Aviación para Quito y Guayaquil respectivamente, dando así inicio oficial a la Aviación Militar Ecuatoriana.

08/08/1921: Primer Raid de la Aviación Naval de 3 aviones Short realizado en Chile entre las Torpederas y “Quintero”. Esta fue una de las primeras operaciones de adaptación efectuadas por la Aviación Naval, reconociendo su entorno operativo natural. El raid fue liderado por el Comandante

británico asimilado a la Armada de Chile, señor James Travers. Otros Tripulantes fueron los Teniente 1° Manuel Francke Mariotti, Ingeniero 3°, Alfonso Lizasoáin Henríquez, Guardiamarina Alfredo Caces, Piloto 3° Agustín Alcayaga y los Mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda.



Aspecto original del Short 184 al momento de ser probado en Las Torpederas.

8/08/1963: Se aprueba el Decreto Ley 19 publicado en la Gaceta oficial 14.987, por el cual se reglamenta la Aviación Nacional de Panamá.

9/08/1931: El capitán Hondureño, señor Lisandro Garay efectúa un recorrido aéreo entre Estados Unidos y Honduras, en el avión bautizado "Lempira", pero al arribar al Cabo Hatteras jurisdicción del estado de Carolina del Norte, USA, una fuerte tormenta le impidió continuar y descendió en el mar, permaneciendo aproximados 36 horas a la deriva, hasta ser rescatado por un barco de nacionalidad brasileña que navegaba en esas aguas. Garay está registrado como el primer piloto de la historia latinoamericana en ser rescatado de la mar.

10/08/1912: La Fuerza Aérea Argentina conmemora, un nuevo aniversario de su origen, cuando a través de un decreto del entonces Presidente de la Nación, señor Roque Sáenz Peña, se creó la Escuela de Aviación Militar en terrenos de El Palomar, provincia de Buenos Aires.



La Fuerza Aérea Argentina es creada en 1945 como rama independiente.

10/08/1918: Cae en campos de Pau (Francia) el señor Capitán don Juan Manuel Boiso Lanza, primer mártir de la aviación militar uruguaya, la fecha ha sido establecida con la anuencia del Poder Ejecutivo, para evocar el Día de los Mártires de la Aviación Militar del Uruguay.

10/08/1938: Por Resolución de la entonces Aeronáutica Militar dependiente del Ejército Nacional del Uruguay, se dispuso homenajear cada 10 de agosto, a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber. Tras la creación en el año 1953, la Fuerza Aérea Uruguaya mantuvo dicha efeméride.

11/08/1919: Primer vuelo en Bogotá y segundo realizado en territorio colombiano. El avión Curtiss JN-4 Standard bautizado "Bolivar" llegó de Honda, a donde había sido transportado en cajas desde

Barranquilla, y después de aterrizar en el campo Muzú fue recibido por el presidente Marco Fidel Suárez y su gabinete. Su piloto fue el joven poeta y pintor estadounidense, William Knox-Martin.

11/08/1932: Enrique Malek llega a Paitilla, Panamá procedente de David en los Estados Unidos, en un aeroplano de la Crawford Airplane Distribution Co., que construyó él mismo en su mayor parte. Convirtiéndose en el primer panameño que confeccionaba un aeroplano, dándole nacimiento a la aviación privada y deportiva nacional.

12/08/1955: Se inauguran obras edilicias tanto en la Base Aérea Paraguaya de Ñu-Guazú, como en las instalaciones del Transporte Aéreo Militar (TAM) y de Líneas Aéreas de Transporte Nacional (LATN) en el Aeropuerto Internacional de Asunción, Paraguay.

14/08/1935: Fue creada oficialmente la Aviación Naval en Colombia mediante decreto N° 1950. El Almirante señor Guillermo Uribe Peláez, se constituyó en el primer oficial de alto grado en hacer el primer vuelo.

14/08/1943: Son distribuidos entre diversos Clubes Aéreos, los diez primeros aviones "Aeronca", recibidos desde los Estados Unidos, que fueran adquiridos con el producto de la colecta pública "Alas para Chile".

▪ Club Aéreo de Chile (Santiago)	2 aviones
▪ Club Aéreo Universitario	2 aviones
▪ Club Aéreo de Valparaíso	1 avión
▪ Club Aéreo de San Felipe	1 avión
▪ Club Aéreo de Los Andes	1 avión
▪ Club Aéreo de Chillán	1 avión
▪ Club Aéreo de Temuco	1 avión
▪ Club Aéreo de Puerto Montt	1 avión

14/08/1965: Creación del Club Aéreo de Alto Palena, ubicado a unos 360 kilómetros de Puerto Montt.

14/08/2010: Se reciben para la Aviación Naval Ecuatoriana, los primeros dos helicópteros Bell 430.

15/08/1919: El piloto italiano, señor Antonio Locatelli, realiza un vuelo de regreso entre Santiago (Chile) y Buenos Aires (Argentina), llevando al igual que lo hiciera en su viaje realizado en julio, los primeros sacos de correspondencia aérea desde estas ciudades.

15/08/1962: El gobierno de la República Argentina dona una aeronave De Havilland DH.104 "Dove" para uso exclusivo del Presidente de la República del Paraguay. Dicha aeronave fue matriculada como T-39 en la FAP y llegó a ser el primer avión presidencial de uso exclusivo.

15/08/1964: Oficiales y Sub-Oficiales de la Aeronáutica Militar Paraguaya, lucen por primera vez el uniforme de color azul durante el desfile militar de la fecha. El mismo había sido autorizado por el Decreto N° 4.659 del 14 de mayo del mismo año.

16/08/1917: Obtiene en Chile, su brevet de piloto militar el Teniente ecuatoriano, señor Pedro Traversari Infante, quien realizó sus estudios superiores en la Escuela Militar de Chile. Luego en 1915 ingresará a la Escuela Aeronáutica Militar de Chile.

16/08/1948: Es creada la Aerolínea "Cuba Aeropostal", la que volaría rutas domésticas y dentro del área del Caribe hasta fusionarse con Cubana de Aviación en 1960.

16/08/1951: Primer vuelo nocturno desde Santiago de Cuba a La Habana con un avión Douglas DC-3.

17/08/1914: Fallece el Sargento 1º Aviador chileno, señor Adolfo Menadier Rojas, mientras pilotaba el avión Breguet "Soldado Cortés" de 80 Hp., tratando de cubrir la distancia entre Lo Espejo - Puente Alto - Río Maipo - Lo Pinto - La Estrella - Macul - Los Leones - Santiago, Las Rejas - Maipú - Lo Espejo. Su nombre hoy lo recuerda la Escuela de Especialidades "Sargento Adolfo Menadier Rojas" de la Fuerza Aérea de Chile.

17/08/1929: Es creada la Aviación Naval Paraguaya, por Decreto del Poder Ejecutivo Nº 34.300 como "La Estación Aeronaval", ante la necesidad de dotar a la Armada Nacional del poder aéreo apta para intervenir en operaciones integradas con las demás fuerzas navales.

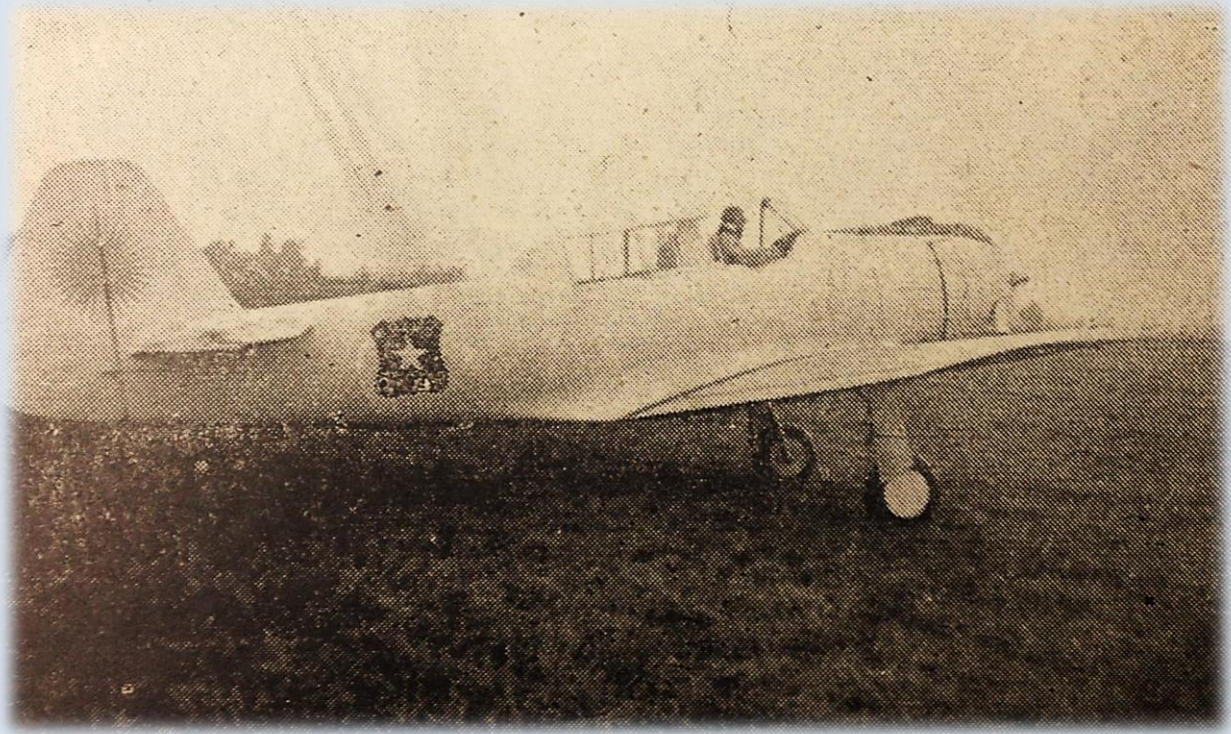
18/08/1954: Se crea el Museo Aeronáutico del Uruguay, el que lleva el nombre del que fuera su creador y primer director, "Coronel (Aviador) Jaime Meregalli", actualmente dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea. Sus orígenes se remontan a varias vitrinas exhibidas desde inicios de los años cuarenta en el Aeródromo Militar Capitán Boiso Lanza.



20/08/1921: El primer correo aéreo internacional realizado por un piloto civil chileno, lo hizo el señor Clodomiro Figueroa Ponce, al unir Santiago de Chile y la ciudad de Mendoza en Argentina en su avión Morane Saulnier de 120 hp bautizado "Valparaíso".

20/08/1945: A las 11.30 horas de este día, se efectuó en la Base Aérea de El Bosque, la ceremonia de bendición y entrega a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" del avión DL-DL.22 y del facsímil de la Espada de San Martín, que el Gobierno de la hermana nación Argentina obsequiara recientemente.

El avión traído en vuelo por el Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, había arribado al país, el pasado 21 de julio, junto a la escuadrilla de nueve aviones T-6 chilenos que viajaron en representación de Chile, a las Fiestas Julias de la vecina República.



DL-DL.22 luciendo los colores argentino-chilenos, con los que fue obsequiado.

21/08/1910: Con el fin de realizar vuelos en Chile, coincidiendo con el Centenario de la Independencia Nacional, los señores David Echeverría y Miguel Covarrubias, adquirieron en Francia un biplano Voisin con motor de 50 Hp., el cual, tripulado por el ciudadano francés residente en el país, don César Copetta con ayuda de su hermano Félix, se elevó desde la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, Santiago.

En honor a esta fecha, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, celebra en este día su aniversario.



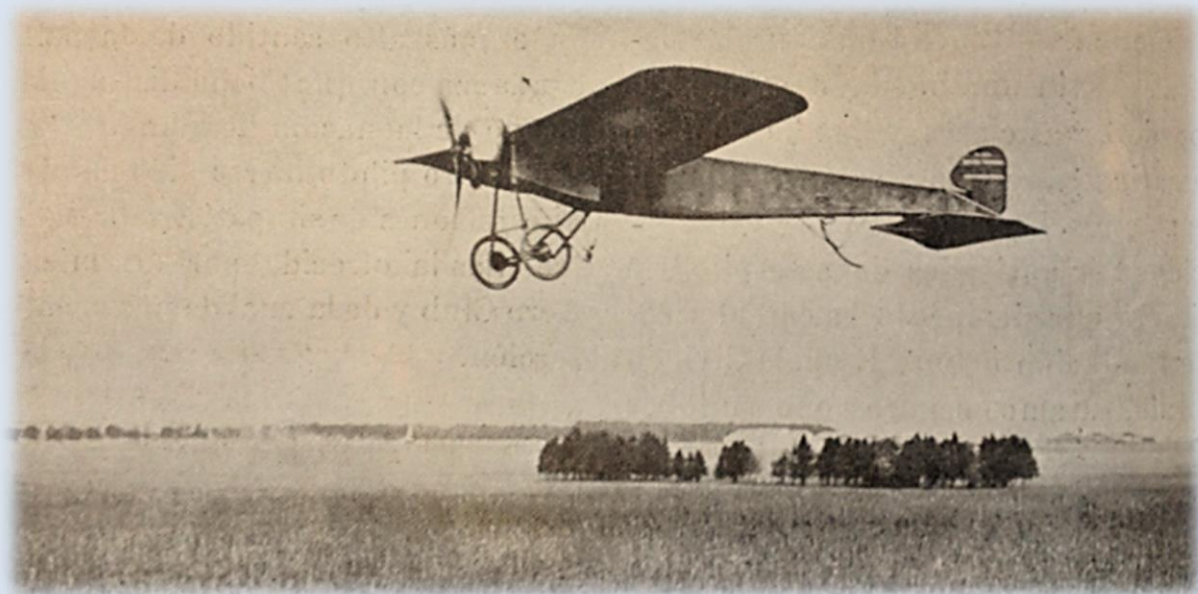
21/08/1941: Fundación del Club Aéreo de Rancagua, ubicado en la capital de la Provincia de Cachapoal, Chile y en la denominada “Región del Libertador General Bernardo O'Higgins”, en recuerdo al Padre de la Patria.

21/08/2008: Primer "vuelo verde" en Chile y segundo a escala mundial. Recibió esta denominación por ser un vuelo comercial efectuado tras una planificación que optimiza la trayectoria y procedimientos a emplear, reduciendo el consumo de combustible y por ende las emisiones contaminantes, que contribuyen al efecto invernadero. En este caso, la DGAC, la autoridad de aviación civil de Nueva Zelanda y la empresa LAN unieron esfuerzos para que una aeronave Airbus 340 – 400 de LAN, hiciera la ruta Santiago – Auckland (vuelo LAN 801) y Auckland – Santiago (vuelo LAN 800) bajo esta modalidad.

22/08/1909: Entre los días 22 y 28 tiene lugar en Reims, Francia, la primera reunión aeronáutica de la historia. En el curso de esa celebración, Henry Farman llevó a cabo el primer vuelo de más de 100 millas (161 Km.) del mundo, convirtiéndose en el primer hombre en volar en un aeroplano con dos pasajeros a bordo. Otro hito adicional, lo cumplen los chilenos José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, siendo los primeros Sudamericanos que participan en este Gran Meeting de Aviación.

23/08/1912: El gobierno del Paraguay decidió mediante decreto, becar a Silvio Pettirossi para realizar estudios de pilotaje en Francia y convertirse así en el primer paraguayo en brevetarse como piloto.

23/08/1914: Primer vuelo sobre Magallanes. A las tres de la tarde del frío y amenazante domingo 23 de agosto de 1914 y ante una multitud que en número cercano a las tres mil personas colmaba las localidades del recinto hípico, se procedió a bautizar al pequeño monoplano Bathiat Sánchez con el nombre de "Punta Arenas". Luis Omar Page, llevando una boina y un grueso jersey de lana, guantes y antiparras, tomó colocación en el puesto de pilotaje. Luego de hacer partir el motor, el aeroplano corrió unos cuantos metros por la pista del hipódromo, para desprenderse del suelo y adentrarse tímidamente en el cielo patagónico.



Fotografía del Bathiat-Sánchez “Punta Arenas”

23/08/1916: Con la firma del decreto de creación de la Escuela de Aviación Naval (EAvN), por el entonces Presidente Wenceslau Braz, siendo ella la primera escuela de aviación militar de Brasil y, por lo tanto, cuna de su aviación militar.

23/08/1945: Creación del Club Aéreo de Curacautín, ubicado en la Región de la Araucanía, en la Provincia de Malleco, Chile.

24/08/1908: El piloto y constructor de aeronaves chileno, señor José Luis Sánchez Besa, gana la copa del Real Club Náutico en un hidroplano de su invención. El Concurso fue realizado en Saint Malo entre el 24 y el 31 de agosto.



Hidroavión Sánchez Besa

24/08/1917: El capitán Horacio Ruiz Gaviño vuela el primer avión de total manufactura mexicana: el biplano Serie A núm. 3 con hélice Anáhuac y motor Aztatl.

24/08/1920: A las 10.30 de la mañana, fallece el Guardiamarina señor Julio Villagrán Cádiz mientras efectuaba en la rada de Mejillones lo que sería su primer vuelo en hidroavión. El joven oficial naval que había recibido hace pocas semanas antes su brevet de piloto en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, tuvo un violento choque de su aeronave con uno de los cañones del Crucero acorazado O'Higgins de la Armada. Su rescate tras caer se efectuó de inmediato pero la magnitud de las heridas sufridas no le permitió continuar con vida.

24/08/1941: Creación Club Aéreo de Ancud, situado en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos. Se encuentra a 1.132 km de Santiago, Chile.

24/08/1953: Récord sudamericano de permanencia en el aire en Planeador. En Huesca, España, el Teniente 2° de la Fuerza Aérea de Chile, René Arriagada Anento, establece un nuevo récord sudamericano de permanencia en el aire en planeador, con 13 horas 24 minutos. El récord fue

establecido en circunstancias que el Teniente 2° Arriagada efectuaba un curso de vuelo sin motor en la Escuela de Montflorite, Huesca, Aragón.

24/08/1959: René Pairoa Epple liderando un grupo de empresarios, forma la primera empresa comercial de helicópteros en Chile, llamada "Helicopservices Chile Ltda.", empresa destinada al arriendo de helicópteros a privados y con ella nace también AEROTECH, la que inicia actividades trayendo equipamiento y suministros para aeropuertos y aeródromos.

25/08/1958: Inauguración del Hospital Clínico de la Fuerza Aérea de Chile, "General Dr. Raúl Yazigi Jáuregui". Creado para satisfacer una larga aspiración institucional, el hospital fue inaugurado contando con moderno equipamiento técnico obtenido en los Estados Unidos, en parte vía Pacto de Ayuda Militar. Lleva el nombre de su fundador y primer Director.

26/08/1916: En Bolivia, se establece la fundación de la primera Escuela Militar de Aviación, mediante Decreto Ley del 26 de agosto de 1916. Esta Ley planteaba la creación de una Escuela destinada a fomentar la aeronáutica en la República, de carácter militar y sujeta a la organización y régimen que estableciera el Estado Mayor General del Ejército.

26/08/1965: Se inaugura la Base Aérea "Coronel José María Argaña" en las cercanías de la ciudad de Capitán Meza (Itapúa, Paraguay). Ese mismo día, se inaugura también el Aeródromo "Coronel Adrián Jara" en la ciudad de San Juan Nepomuceno (Caazapá), Paraguay.

27/08/1916. El piloto chileno, don Eleodoro Rojas vuela en la nortina ciudad de Tocopilla por primera vez realizando la entonces novedosa maniobra acrobática conocida como "Looping", demostrando de esta forma su gran dominio de la aeronave.

27/08/1920. Primera Colecta Chilena Pro-Aviación. Por primera vez se realiza en todo el país, una gran colecta pro-aviación Militar.

28/08/1915: El paraguayo Silvio Pettirossi realizó su primer vuelo nocturno sobre la ciudad de San Francisco, California, en el marco de la feria internacional que se realizaba en dicho año. El cielo iluminado con luces de bengala posibilitaba ver las maniobras de Pettirossi, quien realizó dos "loopings the loop" y otras tantas arriesgadas acrobacias antes de aterrizar. El hecho fue comentado en el "San Francisco Chronicle" al día siguiente.



28/08/1946: Creación del Club Aéreo de la Universidad de Concepción.

29/08/1922: Se efectúa el Primer Raid Internacional de Pilotos Militares Chilenos de largo alcance. (Santiago – Argentina – Uruguay - Brasil).

Con el propósito de llevar el saludo del Presidente de Chile al Pueblo de Brasil, celebrando el Centenario de la Independencia de ese país, emprenden vuelo dos aviones De Havilland DH-9 al mando de los Capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Baraona Walton, llevando como acompañantes al ingeniero inglés Arthur R. Seabrook y al Cabo 1º mecánico Manuel Barahona, respectivamente.

Tras innumerables percances, tales como la casi total destrucción de su avión a pocos kilómetros de Río de Janeiro, el Capitán Aracena junto a Seabrook, tuvieron que finalizar el Raid a bordo de un avión que les facilitara la Marina de Guerra del Brasil. Era ya el 25 de septiembre cuando, logrando una verdadera hazaña aérea para la época, entregaban la carta que el pueblo de Chile enviara al hermano pueblo del Brasil.

El texto de la carta enviada fue el siguiente:



Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile
a
Su Excelencia el Presidente de la República
De los Estados Unidos del Brasil

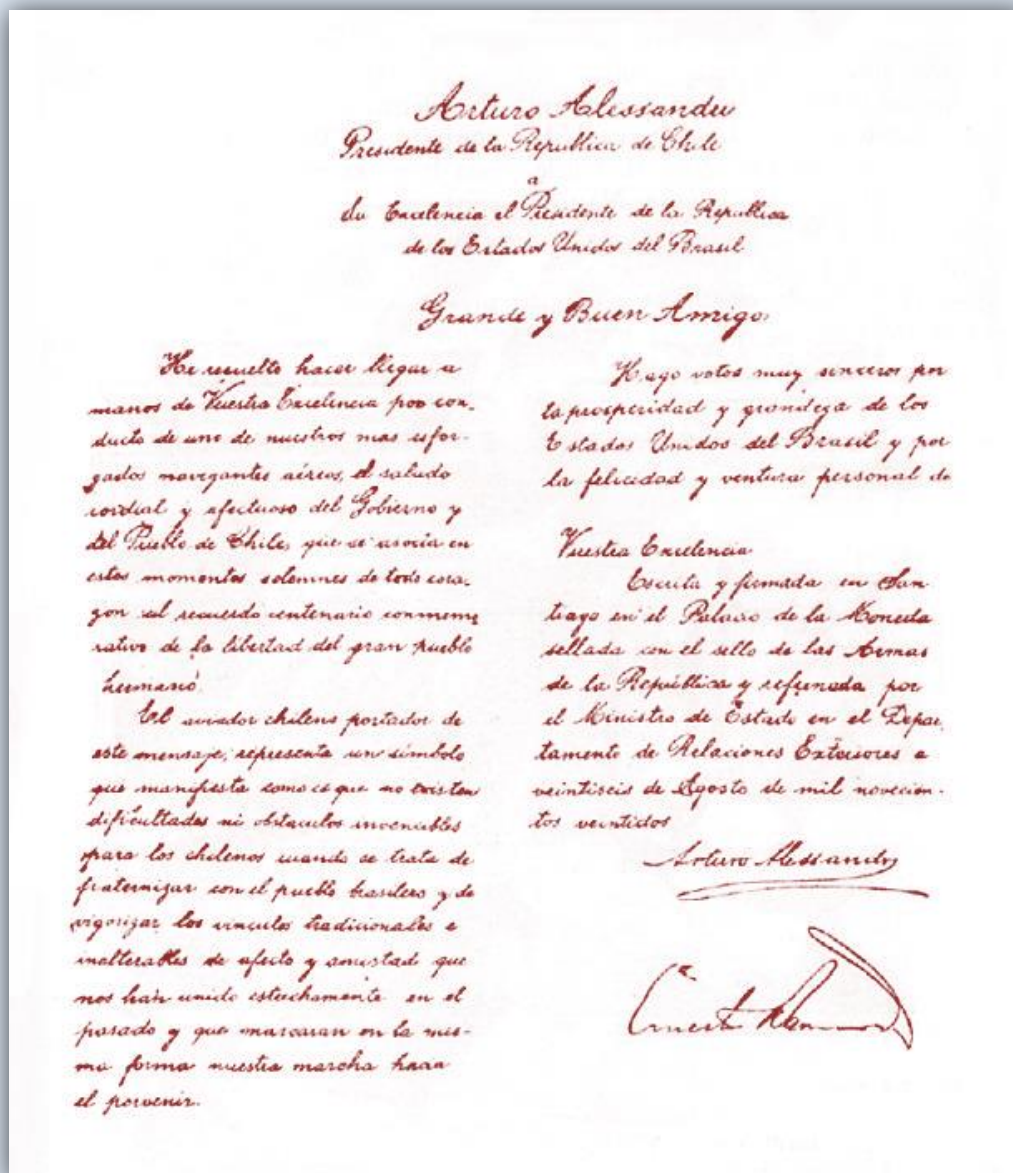
Grande y Buen Amigo

He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros más esforzados navegantes aéreos el saludo cordial y afectuoso del Gobierno del Pueblo de Chile que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazón al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

El aviador chileno portador de este mensaje representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstáculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vínculos tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcarán en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de Vuestra Excelencia.

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda, sellada con el sello de las Armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintitrés de Agosto de mil novecientos veintidós.



Facsimil del mensaje del Presidente Arturo Alessandri, y ratificado por el Ministro de Relaciones Exteriores que fuera llevado por el Capitán don Diego Aracena al Brasil en 1922



Alejandro Velasco Astete

29/08/1925: El Teniente, señor Alejandro Velasco Astete, se convierte en el primer piloto peruano en volar sobre los Andes peruanos uniendo las ciudades de Lima con Cuzco.

29/08/1944: Creación del Club Aéreo de Linares, ubicado en la séptima región del Maule en Chile.

30/08/2000: Se firma el acta de constitución de la "Fundación Museo del Aire de Honduras" en las instalaciones de Fuerza Aérea Hondureña en el Aeropuerto Toncontín de Tegucigalpa.

31/08/1928: Por Decreto N° 31.157 del Poder Ejecutivo, se recibe la primera promoción de Mecánicos de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay. Egresaron en esta ocasión, los señores Federico Voitchach, Ernesto Guido, Lauro Keim, Basilio Acosta y Leopoldo Schoeder.

31/08/1995: Se realiza el lanzamiento del FASat-Alfa, primer satélite chileno lanzado al espacio bordo de un cohete Tsyclus-3, adosado al satélite ucraniano de órbita polar Sich-1 desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia. El Jefe de este histórico proyecto, fue nuestro distinguido socio, don Fernando Mujica Fernández

La Segunda

Satélite chileno pasó sobre Santiago a las 8.50 horas

Con champagne se celebró en la FACH el lanzamiento esta madrugada desde Rusia

Fórmula 2 y 3

Alzan sus copas: el comandante Fernando Mujica, jefe del Proyecto; el Comandante en Jefe de la FACH, general Fernando Rojas; los comandantes Mario Amicilia y Marcelo Schoenher, y el ex Comandante en Jefe, general Ramón Vega.

VI. Galería de hombres y hechos destacados

Club Aéreo de Lautaro en sus 75 años

Escriben: **Héctor Alarcón Carrasco** y **Guillermo Olhagaray Cisterna**.

Los aviadores Clodomiro Figueroa Ponce y Emilio Castro Ramírez fueron los primeros pilotos en colocar ruedas con sus aviones sobre suelo lautarino, allá por el lejano año de 1914. Claro que no llegaron en vuelo, sino que en ferrocarril, y desde la estación los aviones fueron llevados en carreta hasta el lugar donde se haría el espectáculo aéreo.

Por su planicie, ocuparon los terrenos de “El Avellano”, lugar que más tarde utilizarían otros pioneros de nuestra aviación para efectuar sus volaciones con mayor o menor éxito. Igualmente lo harían más tarde los aviadores de la Base Aérea Maquehue, de Temuco, al realizar vuelos esporádicos a este sector.

Cuando a principios de 1941 una Comisión del Club Aéreo de Chile efectuó una visita a los clubes aéreos existentes en el país, se encontró con una realidad desastrosa. La falta de material de vuelo se hacía evidente, los clubes no marchaban como era debido, no había reglamentos internos y una serie de otros detalles que impedían el desarrollo de la aviación civil.

Con el fin de dar un efectivo impulso a esta actividad deportiva, el Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker, presidente del Club, se abocó a buscar una solución, la que surgió en una reunión cuando el Capitán Enrique Flores Álvarez propuso a la asamblea efectuar una colecta, que al igual que la efectuada por el Ejército el año 1920, permitiera la compra de nuevos aviones para los clubes. Combatida la idea al principio, finalmente fue aceptada y con el nombre de “Alas Para Chile” fue llevada al Presidente Pedro Aguirre Cerda, quien dio su beneplácito y colaboró activamente para que la actividad se realizara el día 20 de agosto de 1941, fecha de celebración del nacimiento de O’Higgins. Esta colecta realmente prendió en el ánimo del pueblo. Con una buena campaña de prensa y acudiendo a la virtud natural del chileno, de apoyar ideas en beneficio del país, se logró la compra de una cantidad suficiente de aviones para dotar a los clubes aéreos con dos y hasta con tres máquinas. Se dio el caso de que cuando llegaron los aviones comprados a EE.UU., había ciudades importantes a las que se habían destinado aviones pero no tenían Club, por lo que rápidamente se crearon nuevos clubes para recibir los beneficios de esta bonanza aérea.

El Club Aéreo de Temuco era el más importante de la zona sur. Fundado el año 1929, en enero del año siguiente siete alumnos volaban solos, entre los que se contaba el lautarino Werner Rikli, ingeniero agrónomo, nacido en Suiza quien había llegado a Lautaro en 1927. Se distinguía entre sus compañeros porque viajaba a caballo hasta Maquehue para poder participar de las clases en la escuela de vuelo del Club.

Siguiendo los pasos de Rikli, otro lautarino se interesó también por formarse como aviador civil. Se trataba de Juan Fauré Silva, quien el año 1942 se inscribió en el curso de vuelo que se dictaría en el Club Aéreo de Temuco. Fue su instructor el teniente René Sugg, de quien recibió las primeras lecciones en el único Gipsy Moth con que contaba el Club; reliquia anquilosada del correo aéreo de

los años treinta, cuyo motor ya no tenía fuerzas para seguir volando, lo que interrumpía continuamente la instrucción, impidiendo a Fauré terminar el curso.

El que Lautaro hubiera sido uno de los buenos aportes financieros a la campaña “Alas Para Chile”, motivó a un grupo de sus ciudadanos a reunirse en el Centro Español el 17 de julio de 1942, quienes luego del habitual cambio de ideas declararon creado el Club Aéreo de Lautaro. La reunión fue presidida accidentalmente por Manuel Prado Casas, profesor de Historia del Liceo, teniendo como invitado especial a Waldo Palma, Presidente del Club Aéreo de Temuco. Finalmente se eligió directorio, el que quedó conformado como sigue:

Presidente: Charles Smith Burnier; Vicepresidente Juan Fauré Silva; Secretario, Manuel Prado Casas; Tesorero, Sergio Muñoz; Secretario de Prensa, Francisco Castillo Aguayo; Directores: Leonidas Deramond Quezada y Clodomiro Aspee Carreño. Integraron además la reunión como socios de número: Renato González, Jaime Hoyos, León Donzé, Raúl Duhalde, Roberto Duhalde, Norberto Leiva, Eulogio Mora, Jorge Jano, Oscar Allaire, Lorenzo Ruiz, Jorge Fernández, Clodomiro Aspee y Juan Caminondo.

Una de las primeras tareas del directorio fue la de buscar una cancha apropiada para los fines aéreos donde debería construirse un hangar y la sede social. Pronto el Comandante del Regimiento les concedió una franja de 600 metros de largo, lugar en el que iniciaron los trabajos para habilitar la pista de aterrizaje. Tres años más tarde esta pista sería extendida a 1.100 metros, gracias a una donación de la sucesión de don Leoncio Diez y una compra a don Paulino Gutiérrez.

En 1943, con la recepción de dos Aeronca L-3B producto de la campaña “Alas para Chile”, los cuales fueron bautizados como “Toqui” y “Cautín”, Fauré reinició las clases en Temuco, pudiendo finalmente obtener su licencia de Piloto Aviador de Turismo. Al año siguiente en el Grupo de Aviación Nº 3 se efectúa el curso de aspirantes a Oficiales de Reserva. Para cumplir con las exigencias del curso debió permanecer durante 45 días acuartelado recibiendo instrucción militar y de vuelo, diurna y nocturna en Fairchild PT-19 y Vultee BT-13, teniendo oportunidad de volar en Avro 626 y Focke Wulf 44, lo que le permitió recibir su nombramiento como Alférez de Reserva de la Rama del Aire de la Fuerza Aérea de Chile. Con estos antecedentes se presentó a la Dirección de Aeronáutica, donde rindió examen para recibir la habilitación de instructor de vuelo, el que aprobó exitosamente y que más tarde le permitiría preparar a los primeros pilotos del Club Aéreo de su ciudad.

Con fecha 14 de enero de 1946, mediante Boletín Oficial Nº 3, la Fuerza Aérea reconoce como Instructor de Vuelo del Club Aéreo de Lautaro al Alférez de Reserva Juan Fauré Silva a quien el día 17 de enero de ese mismo año le corresponde el honroso honor de concurrir hasta la Compañía Chilena de Aviación, ubicada en Los Cerrillos, donde se le hace entrega oficial del primer avión para el Club Aéreo. Se trata del Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, el que el aviador trae en vuelo hasta Lautaro donde será recibido por la directiva, los socios del Club y un numeroso público que llegó hasta El Avellano.

Como una forma de dar a conocer su Club, Fauré participó en la gran concentración aérea realizada en Puyehue, específicamente en el raid Chillán-Puyehue en el que obtuvo un destacado 2º lugar, dejando en muy buen pie a su ciudad y su club ante las autoridades aeronáuticas y clubes presentes de todo el país.

Hubo una activa labor de directorio y socios del Club, lo que les permitió comprar un avión Piper J-3C Matrícula CC-SPB a la firma Besa y Cía, el que fue entregado en el mes de julio en Santiago junto con el Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC con el N° 0016, con lo que el Club contaba ya con tres máquinas, suficiente para la instrucción de los nuevos aguiluchos lautarinos, que con verdadero entusiasmo e interés querían iniciarse en la conquista de los cielos de La Frontera.

El primer curso de vuelo efectuado en Lautaro estuvo integrado por Clodomiro Aspee Carreño, Germán Becker, Iván Fernández Diez, Alejandro Fernández Diez, Eugenio García Diez, Jaime Hoyos, Osvaldo Becker, León Donzé, René Faesch, René Fernández Diez y Raúl Larraguibel.

El 7 de noviembre de 1946, se presentaron a examen ante la comisión presidida por el Capitán de Bandada Guillermo Marín Rodríguez, los once alumnos del curso, todos los cuales fueron aprobados luego de demostrar sus conocimientos en las pruebas teóricas y prácticas a que fueron sometidos por la comisión.

Después de un almuerzo efectuado en el hangar, los lautarinos tuvieron oportunidad de poder disfrutar de vuelos populares, siendo numerosos los vecinos que accedieron a un paseo sobre la ciudad.

La pista de aterrizaje fue bautizada con el nombre del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Manuel Tovarías Arroyo, durante cuya gestión se había realizado la colecta "Alas Para Chile" y quien, en lo personal dio un efectivo apoyo a los clubes civiles. No obstante, recién el 18 de febrero de 1960 la Dirección de Tránsito Aéreo dictó la resolución que autorizaba su funcionamiento como Aeródromo Deportivo Privado, de propiedad del Club Aéreo de Lautaro, dejándolo apto para operaciones aéreas. Se dejaba constancia que la pista tenía un largo de 1.250 metros por 100 de ancho.

El 17 de noviembre de 1946, con la presencia del Gobernador Gilberto Salinas Roig, el Subdirector de Aeronáutica Eduardo Muñoz, el Jefe de la Brigada de Maquehue Alfonso Scheinling, Comandante de la Primera Brigada Washington Silva y el Jefe de la Tercera Brigada Luis Donoso, además de autoridades locales y una gran cantidad de público, tuvo lugar un gran festival aéreo donde se efectuó el bautizo de los tres aviones y el hangar del Club.



El Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, del Club, fue bautizado como "Lautaro". Fueron sus padrinos: Francisco Faesch y señora; Julio Fernández y señora; Manuel Prado y señora; Leonidas Deramond y Juan Fauré y señora. En medio de los aplausos del público la señora de Fauré rompió la tradicional botella de champaña.

El Avión Piper Nº 115 matrícula CC-SPB, fue denominado "Perquenco" y fueron sus padrinos Fernando Eyzautier y señora; Pablo Paslack y señora; Claudio Anselme; Gustavo Topp y señora, Carlos Paslack y señoritas Teresa y Genoveva Anselme, rompió la botella la señora Emilia de Paslack.

El avión Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC Nº 0016, fue bautizado como "Galvarino" y fueron sus padrinos: Alberto Diez y señora; las señoritas Raquel Ruedy y Rina Rocamora; Osvaldo Rudloff y señora; Manuel Labbé; Carlos Quintas y Hugo Romero. Rompió la tradicional botella la señora de Rudloff.



Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA-Club Aéreo de Lautaro

Finalmente los padrinos, madrinas y público presente se acercaron al hangar, que al igual que los aviones se encontraba precedido por una cinta tricolor que fue cortada luego de la bendición del párroco Ignacio Sáenz de Ugarte.

En esta oportunidad rompió la botella de champaña la señora Lola Lehmann, esposa del jefe de la 3ª Brigada Aérea comandante Luis Donoso. A continuación se invitó a una copa de champaña y el hangar pudo ser visitado por autoridades y público presente.

En la oportunidad varios de los padrinos hicieron gala de su nombramiento entregando cheques y dinero en efectivo para el Club, con lo que se reunió una suma superior a los diez mil pesos.

Por la tarde tuvieron lugar los vuelos populares, destacando los aviones de la Base Aérea de Maquehue, que efectuaron variadas acrobacias aéreas, simulacros de bombardeo y vuelo en picada, causando una gran impresión al público presente.

Una participación destacada le cupo también al paracaidista Alberto Zout, quien realizó una de sus acostumbradas exhibiciones abriendo su paracaídas a baja altura.

Magdalena Haury fue elegida Reina del Festival, el que por la noche se extendió a un baile en el que los nuevos aguiluchos junto al pueblo lautarino celebraron el auspicioso surgimiento de su Club Aéreo.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

---oOo---

Hasta los años 72 / 73 el Club tuvo una actividad normal. Por aquel tiempo los costos eran bajos, había combustible subvencionado por el estado y el mantenimiento recibía apoyo en personal técnico por parte de la Fuerza Aérea de Chile.

Luego de los cambios políticos ocurridos en aquellos años, el Club entró en una recesión total. El Directorio se dejó estar hasta que en marzo de 1978, el Club Aéreo de Temuco solicitó en préstamo la aeronave C-172 cuadrilaza CC-STC para reemplazar en una escuadrilla de cuatro aviones, a un avión que sufrió un desperfecto en víspera de iniciar un raid que los llevaría a Bariloche, Buenos Aires, Montevideo, hasta la ciudad Brasileña de Porto Alegre.

A cambio de ello la entidad congénere ofreció certificar, actualizar y poner en condiciones de vuelo las dos aeronaves del Club, el cuadrilaza y el PA 18 matrícula CC-SPE, además de ofrecer el apoyo de sus instructores para iniciar cursos de vuelo. Representaron al Club en esa negociación los señores Rolando Menke y Mario Ramírez, Presidente y Secretario del último Directorio, antes de entrar en receso.

Cumplido aquello y no habiendo interés por parte de la juventud de Lautaro, la actividad fue asumida esporádicamente para mantener la actividad, por pilotos de del CAT. A fines del año 1979, el CAT celebró su cincuentenario y en aquella reunión de Pilotos en que participaron los Clubes de Planeadores de Olmué, Santiago, Concepción y Osorno, surgió la idea de constituir la Federación Chilena de Vuelo a Vela. Allí nació la inquietud de los pilotos temuquenses de incorporarse a la actividad del volovelismo bajo el alero del Club Aéreo de Lautaro. Para capitalizar esto, Lautaro se ofreció para ser sede del Campeonato Nacional de Vuelo a Vela de 1980. Ese Campeonato realizado en el Aeródromo General Tovarias, resultó de forma excelente.

Fruto de estas actividades, el Club de Planeadores de Concepción dejó en préstamo un velero Bergfalke para que los entusiasmados lautarinos, que ya eran miembros fundadores de la FECHIVAV, no perdieran el entusiasmo. Con esa inyección de nuevos socios, se reconstituyó el Directorio del CAL,

luego de lo cual, con el apoyo de la FECHIVAV y DIGEDER se adquirió y entregó en comodato al Club, un avión PA 18 – 150 matrícula CC-SPB, para remolque de planeadores.

Se requirió entonces el apoyo de instructores de Concepción, quienes viajaban los fines de semana a instruir a los alumnos. En 1981 estos fueron presentados a examen en Concepción ante un examinador de la DGAC, aprobando los pilotos Berthold Bohn, José Espinoza, Carlos Oyarzun y Guillermo Olhagaray.

Debido a que el compromiso al recibir el material de vuelo para la práctica del volovelismo fue que si no se practicaba, las aeronaves debían ser devueltas, hubo que proceder a la devolución del planeador a Concepción y el remolcador a la FECHIVAV.

Luego en 1982, debido a la economía del país, la actividad aérea decayó, pero muy luego continuó con la actividad del Club de Paracaidismo Regional que centró sus actividades en Lautaro, ante el aumento de operaciones comerciales en Maquehue. Entretanto se formaban nuevos pilotos, los que mantenían activo al Club. Por esos años eran frecuentes los Campeonatos de Aterrizaje de Precisión que organizaba el Club.

En 1992 el Club celebró el Cincuentenario institucional, con una Ceremonia en el viejo hangar del CAL, con asistencia de autoridades aeronáuticas, acto en el que se homenajeó a los socios fundadores que asistieron, con la distinción de Socios Honorarios.

En 1996 el club organizo un Campeonato Regional de Aterrizajes de Precisión en los aeródromos de Lautaro, Temuco, Traiguén y Angol, con la participación de pilotos de esos clubes.

Durante esa década el club anualmente organizaba Vuelos Populares, contando en aquellas oportunidades con la colaboración de la Fuerza Aérea de Chile, mediante la presentación en Lautaro, de la Escuadrilla de Acrobacia Halcones.

Al iniciarse el milenio el Cessna 172 del Club fue la primera aeronave en operar desde un aeródromo controlado por la DGAC, por lo cual el Club recibió el reconocimiento y la felicitación del Director General de Aeronáutica.

En 2005 después de operar durante 60 años, nuestro aeródromo General Tovarias fue dejado fuera de servicio por la autoridad aeronáutica, por no reunir los requisitos de seguridad exigidos. Esto debido a que desde tiempo atrás las poblaciones rodearon la pista, transformándola en canchas de fútbol y carreras de galgos, situación que nos fue imposible controlar. Construimos cerco de pandereta y una zanja por el costado de la población para impedir el ingreso. Demorábamos más en construir que lo que demoraban en habilitar nuevos ingresos. Había gente que trabajaba con equinos y cuando no trabajaban, los dejaba pastando en el recinto. Para operar los arreábamos hacia la calle, siendo amenazados por los dueños con destruirnos los aviones mediante el fuego.

A esas alturas ya había comenzado la violencia rural, por lo que con mucho pesar el Club resolvió enajenar el terreno del AD y construir un hangar en un terreno cedido en comodato por la DGAC en Maquehue, donde operamos durante 10 años.

En 2008, con ocasión de los 75 años de la FACH el Club participó en conjunto con el Club Aéreo de Temuco y la Escuela de Aviación, en un Raid en homenaje a esa efeméride que unió Maquehue con la Base Aérea El Bosque, La Serena, Antofagasta e Iquique ida y regreso, participaron en él un total de cinco aeronaves.

Se adquirió un Cessna 172 – SPG y un Cessna 152 – KSG este último para la Escuela de Vuelo. Y se adquirió un terreno de 14 ha. (1.200 metros) a orilla de carretera, en la salida norte de Lautaro con aptitud aeronáutica, el cual por motivos obvios de la contingencia actual, el Club lo mantiene como reserva para el futuro. Entre tanto, la DGAC se trasladó al Aeropuerto La Araucanía quedando Maquehue como recinto militar, lo que de cierta manera dificultó el accionar operativo de la aviación civil, por lo que el CAL luego de diez años allí optó por gestionar un comodato, esta vez en La Araucanía, donde trasladamos nuestros dos hangares, los que están en fase de terminaciones, con la construcción de salas de clase y sala de reuniones.

A la fecha el Club cuenta con 18 socios activos, tres aeronaves propias y tres aeronaves de socios, una Escuela de Vuelo con tres instructores, en receso mientras se terminan las nuevas instalaciones. Para el mantenimiento, tiene convenio con el CMA de ATA que opera en La Araucanía.

En sus 75 años ha tenido solo un accidente fatal, en 1947 falleció don Francisco Faesch quién piloteaba una aeronave Fairchild PT19.

Han presidido la institución los señores Charles Smith Burnier, Juan Fauré Silva, Alejandro Fernandez Diez, Rolando Menke Herold, Guillermo Olhagaray Cisterna, Rodrigo Balladares Gutierrez y Luis Guerra Eissmann.

El Directorio actual se compone de la siguiente manera:

Presidente	:	Luis Guerra Eissmann
Vicepresidente	:	Norton Lemp Novoa
Secretario	:	Guillermo Olhagaray Cisterna
Tesorero	:	Ariel Quiroz Cortes
Director materiales	:	Bernard Sagas Díaz
Director Base Aérea	:	Carlos Fuenzalida Redlich
Director Social	:	Nicolás Silva Agüero

Dos pilotos del Club han sido distinguidos con el Premio Edgard Blackburn Melin “Al Caballero del Aire”, en homenaje a quien fuera destacado socio de nuestra Club y pionero en los vuelos a Isla Mocha, premio que otorga anualmente la Hermandad de La Colmena. Ellos han sido los señores Luís Guerra Eissmann y Guillermo Olhagaray Cisterna.

El Club con su Escuela de Vuelo está colaborando permanentemente en la formación de la reserva civil de la aviación chilena. Socios que han sido formados en nuestra escuela, hoy son pilotos en las principales aerolíneas.

Guillermo Olhagaray Cisterna



Cincuentenario del Grupo de Aviación N° 9 "Panteras Negras" de la Fuerza Aérea de Chile

Mediante el Decreto Supremo N° 3618 del 8 de mayo de 1967, se crea el Grupo de Aviación N° 9, con asiento inicial en la Base Aérea de El Tepual, Puerto Montt. Su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (A) Silvio Girardi A.

La actividad operativa del Grupo comienza con la Directiva CJ. FA 02-967 del 27 de Julio del mismo año, utilizando aviones Lockheed F-80, T-33 y RT-33 del Grupo de Aviación N° 7.



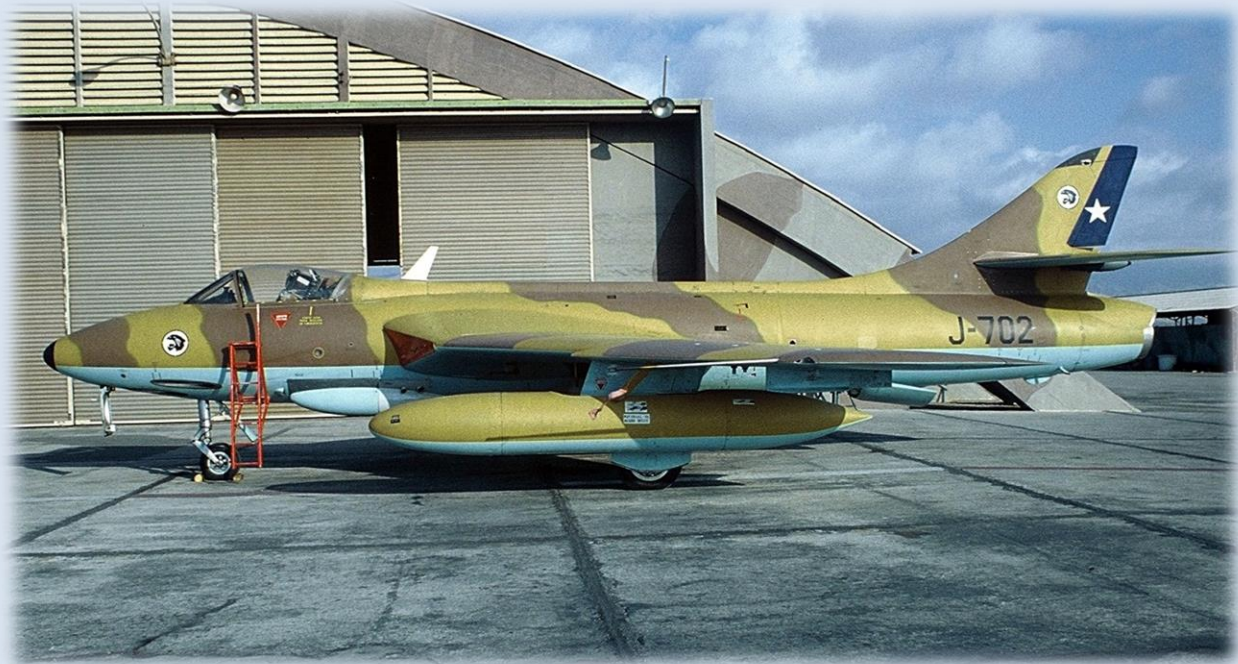
F-80 en la Base Aérea del Tepual

Su dotación de pilotos y personal, comienza a familiarizarse con la topografía del sur de Chile, realizando vuelos de reconocimiento y adaptación.

Pasaron tres largos años de operatividad del Grupo, hasta que el Alto Mando de la Fuerza Aérea de Chile, en el mes de mayo de 1970, ante la necesidad de renovar el ya escaso y anticuado material de vuelo Lockheed F-80 y T-33 y gracias a la segunda compra de aviones Hawker Hunter, decide dotar al Grupo N° 9 con doce modernas aeronaves de combate Hawker Hunter, que pertenecían al Grupo de Aviación N° 7.

Toda la transición de material se efectuó en Los Cerrillos, Santiago, Base del Grupo de Aviación N° 7, que compartió pilotos y personal de mantenimiento y apoyo. Esta labor transcurrió en dos apretados meses de labores.

En los primeros días del año 1970, los Hawker Hunter con su nuevo emblema, la Pantera Negra pintada en la nariz y estabilizador de cada avión, partió hacia su nuevo destino, Puerto Montt. En aquella ciudad sureña, los pilotos debieron aclimatarse y reconocer la zona de difícil topografía, en relación de su lugar de origen, Santiago.



Hawker Hunter J-702 con camuflaje desértico.

Para 1973, el grupo recibe la particular misión de atacar al Buque Tanque "Napier", que había encallado a fines de 1972 en la cercanía de la Isla Guamblin, al sur de Chiloé. La misión consistía en bombardear los restos del buque e incendiar el combustible que aún se encontraba en sus estanques a fin de minimizar el ya grave efecto del derrame de petróleo causado por el accidente.

Esta misión fue cumplida a cabalidad el día 15 de junio, luego de una minuciosa planificación, cuando un elemento compuesto por dos aviones Hunter provenientes desde Puerto Montt y al mando del Capitán de Bandada (A) Jorge Enberg C., armados con cohetes Sura y munición de cañón del tipo incendiaria, logran impactar e incendiar al ya abandonado tanquero en cinco pasadas de ataque con gran precisión.

El 20 de marzo de 1975, el Grupo de Aviación N°9 por disposición del Alto Mando, se traslada a su nueva base, Cerro Moreno en Antofagasta, convirtiéndose ésta en el centro de operaciones de la mayoría de la flota de Hawker Hunter de la Fuerza Aérea.

En el norte, realizaron todo tipo de entrenamiento de combate y bombardeo, quedando las tripulaciones operativas a todo su potencial.

Gracias a que los elementos de las "Panteras Negras" conocían la zona de Puerto Montt y sus alrededores perfectamente, a fines de 1977 fueron asignados a la tarea de defender dicha zona desde el aire, ya que era considerada de alta peligrosidad, debido a que su geografía permitía el rápido desplazamiento de tropas enemigas a través de los pasos cordilleranos. Los Hunter del Grupo de Aviación N°9 permanecieron en constante alerta para brindar escolta de caza a elementos de Cessna A-37 pertenecientes a los Grupos de Aviación N°1 y N°4.

Luego de altos y bajos con respecto a la logística, operatividad y mantenimiento de los aviones Hawker Hunter, producto de los embargos internacionales que afectaban a Chile, y siendo su Comandante, el Comandante de Grupo (A) Enrique Montealegre Jullian, el día 2 de diciembre de 1981, por Orden de la Comandancia en Jefe N°27/30/31, es desactivado al Grupo de Aviación N°9 y reasignando a todos los elementos y personal de Hawker Hunter al Grupo de Aviación N°8.

Pasarían doce largos años, hasta el día 18 de marzo de 1993, cuando se procede a la reactivación del Grupo de Aviación N° 9, esta vez como unidad de helicópteros. Basados en la Base Aérea de Los Cerrillos, correspondió al Comandante de Grupo (A) Ricardo Klima W., encabezar esta nueva etapa del Grupo.



Helicóptero Bell UH-1H

Su material de vuelo lo conformaron los venerables helicópteros Bell UH-1H, a los cuales se le agregaron en forma secuencial helicópteros Bell 206B para entrenamiento, un Sikorsky S-76A Blackhawk y el ultimo material Bell 412 en diferentes versiones. También para actividades de enlace se contó con dos aviones Piper PA-28 Dakota.



Helicóptero S-70A Blackhawk a su arribo a la Fuerza Aérea de Chile

En el año 2008 el Grupo N°9 se traslada desde Los Cerrillos a la Base Aérea Pudahuel, lugar que ocupa hoy en día. Su actual Comandante es el Comandante de Grupo (A) Carlo Rosas.

La unidad aérea ha recibido números premios y reconocimientos a nivel nacional e internacional, por su abnegada labor en apoyo de la ciudadanía en catástrofes naturales y rescates SAR. Asimismo sus helicópteros Bell UH-1H, fueron la espina dorsal de la participación chilena en Haití, bajo el mandato de la ONU.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Revista Fuerza Aérea N°145 Octubre-Diciembre 1977
- Archivo personal del Sr. Rino Poletti.
- Investigación Sr. Germán Pica
- Archivo personal del autor

VII. Sabía usted que...

... hace 74 años atrás, durante la mañana del sábado 14 de agosto de 1943, se efectuó en la losa de la Escuadrilla de Instrucción de la Base Aérea de “El Bosque”, la ceremonia de entrega de los primeros 10 aviones “Aeronca” recibidos desde los Estados Unidos, que fueran adquiridos con el producto de la colecta pública “Alas para Chile”.

A la actividad de distribución del material aéreo, asistieron S.E. el Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales; el Ministro de Defensa Nacional, General de División señor Óscar Escudero Otárola; Directorio del Club Aéreo; los Rectores de la Universidad de Chile, Juvenal Hernández y de la Pontificia Universidad Católica, Monseñor Carlos Casanueva; el presidente del recientemente creado Club Aéreo Universitario, Senador señor Eduardo Cruz Coke; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, Comodoro del Aire don Manuel Tovarias Arroyo; el General del Aire en retiro, don Diego Aracena Aguilar; los miembros de la Misión Norteamericana de Aviación, Coronel Omer O. Niergarth y Mayor William Lane; el Adicto Aéreo de los Estados Unidos, Coronel señor Daniel Ellis; el Sub Secretario de Aviación; los comandantes señores Luis Lepe Núñez y Felix Olmedo P., los socios de los Clubes Aéreos y numerosos invitados.

En lo que se calificó en los medios de una “gran fiesta cívica” fueron entregados los primeros diez aviones de una partida de 30 aparatos adquiridos con fondos de la colecta “Alas para Chile” en los Estados Unidos, y que venían a incrementar el alicaído material de la mayoría de los Clubes Aéreos por esos días.

El acto de entrega se desarrolló frente a la pista de la Escuela, en donde se encontraban formados los Cadetes de ese plantel. Toda la solemne ceremonia partió con la revista de las tropas que hicieran el Primer Mandatario junto al Ministro de Defensa y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. La banda interpretó los acordes nacionales, mientras las tropas presentaban armas al paso de las autoridades.

A continuación, el entonces Comandante de Grupo don David Yuseff U. pronunció un claro discurso donde daba cuenta y evidenciaba la importancia de esta ceremonia:

“El Supremo Gobierno, en el vivo deseo de hacer realidad el progreso de todos los clubes aéreos de la República, dictó el Decreto Supremo N° 545. De acuerdo con esta disposición gubernativa el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, adquirió en los Estados Unidos de Norteamérica 30 aviones AERONCA para el servicio de los clubes aéreos del país.

La primera partida que ha llegado la componen las diez máquinas que tenemos a nuestra vista, y las cuales han sido distribuidas siguiendo la norma invariable de considerar las necesidades de todos los clubes de la República, sin atender otra consideración que sus propias necesidades.

La Dirección de Aeronáutica que tengo la honra de dirigir, quiere también en estos momentos aprovechar la oportunidad para darles la grata noticia de que el resto de los aviones adquiridos han

sidó ya entregados en los Estados Unidos y muy pronto serán repartidos siguiendo las mismas normas de procedimiento.

Dispone que Dirección Aeronáutica distribuya aviones adquiridos con fondos Colecta Pro-Alas para Chile.

D. A. N.º 360.—Santiago, 10. VIII. 1943.—
Visto y considerando:

1) Que por D/S. IV. N.º 85, de 7. II. 1942., se pone a disposición de este Comando en Jefe, el producto de la Colecta Pro-Alas para Chile, a fin de adquirir material de vuelo para las Escuelas de Aviación Civil;

2) Que por Decreto Supremo en tramitación se deja sin efecto la creación de las citadas Escuelas y se faculta a este Comando en Jefe para distribuir el material adquirido entre los Clubs Aéreos del país;

3) Que por D/S. S. T. N.º 623, de 5. IX. 1940., se establece que la Dirección de Aeronáutica, además de las obligaciones que las Leyes y Reglamentos le fijan, con respecto a la supervigilancia de los Clubs Aéreos, debetener el control y dirección en lo que respecta a sus actividades aéreas y técnicas; y

4) Lo propuesto por la Dirección de Aeronáutica,

Órdeno:

1.—La Dirección de Aeronáutica procederá a distribuir entre los diferentes Clubs Aéreos del país, el material de vuelo que se reciba, adquirido en el extranjero con el producto de la Colecta Pro-Alas para Chile, considerando las necesidades de cada uno de ellos, en relación con el número de sus socios Pilotos de Turismo, número de Alumnos Pilotos y cantidad de aviones que poseen.

2.—Tendrá presente, además, al efectuar esta distribución, la actividad de vuelo desarrollada en cada Institución por los Pilotos de Turismo y el entrenamiento indispensable de los Alumnos Pilotos.

Anótese y comuníquese.—Manuel Torvarias A., Comodoro del Aire, Cdte. en Jefe.

Publíquese en el Boletín Oficial.

Anótese.—Por el Ministro. — Enrique Núñez M.

Las máquinas que a continuación se indican serán entregadas a los clubes que se señalan:

Club Aéreo de Chile (Santiago)
Aviones N.º6 y N.º20

Club Aéreo Universitario
Aviones N.º21 y N.º22

Club Aéreo de Valparaíso
Avión N.º23

Club Aéreo de San Felipe
Avión N.º24

Club Aéreo de Los Andes
Avión N.º25

Club Aéreo de Chillán
Avión N.º26

Club Aéreo de Temuco
Avión N.º27

Club Aéreo de Puerto Montt
Avión N.º28

Al depositar en vuestras manos las aeronaves anteriormente indicadas, se os confía un valioso material en la seguridad de que sabréis ser celosos depositarios de él y que sabréis emplearlo en bien de la aviación civil.

La Fuerza Aérea de Chile, confía e vosotros, y está segura de que de vuestros clubes, al impulso de un bien entendido ideal, habrán de formar, con las alas que se os entregan, pilotos eficientes, animados de un sano patriotismo y dispuestos a servir en cualquier momento a los superiores intereses de la patria."

Luego de estas palabras, se procedió al bautizo por parte de Monseñor Carlos Casanueva Opazo, Rector de la Pontificia Universidad Católica y el Capellán de la Fuerza Aérea Presbítero Sr. Romelio Carreño Atenas, de los aviones AERONCA entregados al Club Universitario de Aviación, los que denominaron "Presidente Aguirre Cerda" y "Presidente Ríos".



El Presidente Juan Antonio Ríos pasa revista a los aviones

Tras la bendición de las aeronaves, recibió los aviones el Senador Dr. Eduardo Cruz Coke hizo uso de la palabra entre otros temas y agradecimientos, señalando:

"El Club Universitario de Aviación entra hoy día en plena posesión de sus facultades. No nació por decreto de ninguna especie; no resultó de una necesidad abstracta; no es hijo de mandato externo. Su título de nobleza es haber respondido a una exigencia interior del estudiantado; es corresponder mucho más a una necesidad vital que a una aspiración fabricada; es haberse creado una responsabilidad ahí donde no había sino cómodo cumplimiento; pero es sobre todo haber acertado a satisfacerlos a machetazos de puro fervor"

Para dar el apropiado término a la ceremonia, desfilaron las tropas presentes junto a los entusiastas jóvenes aviadores de los clubes presentes, quienes fueron acompañados por doce aviones N.A. T-6 de la Fuerza Aérea que evolucionaron en correcta formación.



VIII. Aviones con historia



Douglas DC-3 Línea Aérea del Cobre (LADECO). Estupenda ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Douglas DC-3 Ladeco

La Línea Aérea del Cobre " Ladeco " fue creada en el año 1958, para servir al transporte de pasajeros, principalmente hacia rutas del norte de Chile, relacionadas con la gran minería. Al comienzo de sus operaciones partieron con dos aeronaves Douglas DC-3 que venían de la quebrada aerolínea Cinta-ALA, para luego incorporar otros dos aviones del mismo tipo, uno proveniente de Lan Chile y otro comprado en Estados Unidos.

El correspondiente a nuestra ilustración, corresponde al modelo Douglas DC-3S-94 (versión militar C-49K-DO), su número de construcción (C/N°) fue el 6330, en tanto su número de serie (S/N°) recibió el 43-2005. La matrícula inscrita en el registro de aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, recibió el prefijo CC-CBM.

Su construcción corresponde al año fiscal norteamericano de 1943. Voló para el United States Army Air Force, luego paso al área civil, registrando la matrícula norteamericana NC45333. Posteriormente

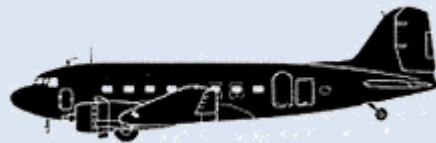
fue adquirido por Air Corporation of Miami, rematriculado N45333. El 20 de Julio de 1956 se cancela esta matricula, por haber sido exportado a Chile.

En nuestro país, voló para Cinta-ALA, y luego desde 1958, por diez años en Ladeco.

El 8 de abril del año 1968, a las 14 horas, despegando desde Coyhaique, y debido a las grandes turbulencias que afectaban la zona, se le desprendió el ala izquierda y cayó entre unos bosques nativos del Cerro Emperador, falleciendo sus tres tripulantes y 33 pasajeros.



Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



IX. Recortes con historia



(Fuente: Revista Chile Aéreo Nº122. Septiembre – Octubre de 1939)

En la fotografía superior, la “Escuadrilla Interamericana” con representantes de las Repúblicas Americanas. A la derecha de la segunda fila, puede verse a la chilena Cristina Michels, hija del ex senador Rodolfo Michels Cabero, Comisionado General chileno en la Feria de Nueva York, inaugurada en 1939 y posteriormente Embajador de Chile en EE.UU entre 1942 y 1944.

La actividad que conmemoró el natalicio de Simón Bolívar el 24 de julio, con un vuelo en masa a Washington, se realizó en un avión de transporte de la Eastern Airlines, el cual condujo a las 21 señoritas que representaban a todas las repúblicas americanas. Las visitantes fueron llevadas a la Casa Blanca, con el objeto de hacer entrega de una pequeña estatua ecuestre de Bolívar, que llevaban como obsequio al Presidente Franklin D. Roosevelt.

Escuadrilla Interamericana

Siguiendo una costumbre establecida en 1935, e iniciada por un aviador y periodista natural de Chile, luego ciudadano de los Estados Unidos. La primera “Ala” de la Escuadrilla se constituyó en corporación en 1937, en la ciudad de Nueva York.

En 1942, este organismo interamericano, compuesto de aviadores y aeroclubs de carácter particular, tenía “Alas” en todas las Repúblicas del Hemisferio Occidental a excepción de Haití y de la República Dominicana. Las Alas latinoamericanas fueron creadas por la de los Estados Unidos, apoyada y asistida

en esa empresa, por el coordinador norteamericano de Asuntos Interamericanos, mediante una Misión Aeronáutica Civil expedida por dicha Ala, en 1941, a todos los países latinoamericanos, cuya Misión consiguió la aprobación gubernamental de cada República antes de emprender la organización de la respectiva Ala.

Entre los nuevos miembros, escogidos con el mayor esmero, se contaban individuos eminentes en los campos político, aeronáutico y comercial, inclusive en casi todos los casos el Director de la Aeronáutica Civil del correspondiente país. En algunas circunstancias, además, el Presidente de la República podía quedar constituido en el cargo de Presidente Honorario del Ala nacional. Cada uno de dichos organismos nacionales recibió, al constituirse, su propio proyecto de Estatutos y Reglamento.

La Escuadrilla tiene por objetivo principal la promoción y desarrollo de la aviación civil y del turismo aeronáutico en las Repúblicas americanas. Para la consecución de tal objetivo dedica sus esfuerzos a varios propósitos subsidiarios, tales como los indicados a continuación: eliminación de formalidades y gastos excesivos en el campo de la aviación; recopilación y diseminación de informaciones, mapas, etc., referentes a las facilidades, requisitos y otras circunstancias relacionados con la aeronáutica en los varios países; mejoramiento de tales facilidades; fomento del espíritu de panamericanismo entre los aviadores del Continente; propagación de la amistad internacional mediante la promoción de vuelos “de buena voluntad,” etc.; instrucción aeronáutica de la juventud, con atención especial a la construcción de modelos; traducción y diseminación de publicaciones, leyes, etc., tocantes a la aviación americana.

El funcionamiento de este organismo internacional está a cargo de un Presidente, cuatro Vicepresidentes, un Consejo Directivo compuesto de quince miembros, un Comité Ejecutivo integrado por el Presidente (o por el Vicepresidente que haga sus veces) y dos miembros elegidos por el Consejo, y un Secretario-Tesorero. Las Alas nacionales tienen además sus propios funcionarios y organismos administrativos. Los fondos del referido organismo se derivan en parte de las cuotas contribuidas por los miembros, y en parte, de otras fuentes.

Entre los trabajos realizados por la Escuadrilla para los propósitos ya citados, merecen mención especial las siguientes actividades: fomento de interés aeronáutico entre los jóvenes, mediante programas de radio y concursos para la construcción de modelos; eliminación, gracias a los esfuerzos del Ala cubana, de la mayor parte de los impuestos, documentos, etc., exigidos para el aterrizaje en Cuba de aviadores particulares; traducción y diseminación de manuales de instrucción publicados por la Air Youth of America; cooperación del Ala estadounidense en la ejecución del programa promovido por el Gobierno de los Estados Unidos para la instrucción aeronáutica de los jóvenes en las demás Repúblicas americanas, y divulgación de dicho programa por Alas latinoamericanas; publicación del boletín mensual, Alas Interamericanas (suspendido por ahora, debido a la dificultad de distribuirlo).

Corresponde advertir, también, que la Federación Interamericana de Abogados (infra, núm. 55), durante su Primera Conferencia (La Habana, 1941; véase supra, Apéndice A, núm. 113), acordó solicitar a todos los Gobiernos americanos “la constitución inmediata de las Comisiones nacionales de aviación recomendadas por la Primera Conferencia Interamericana de Aviación ” (Lima, 1937; véase supra, Apéndice A, núm. 30), y la colaboración de las tales Comisiones “con las Sociedades Nacionales denominadas Escuadrillas Interamericanas.”

A consecuencia de la segunda guerra mundial, la Escuadrilla limitó sus actividades a las que no podían venir en conflicto con la ejecución del programa militar del Continente. Se acordó convocar a una conferencia, una vez terminadas las hostilidades y en cuanto lo permitieran las condiciones turísticas, a la que asistirían delegados de todas las Alas a fin de elegir el directorio internacional del organismo.

La Escuadrilla Interamericana tuvo su sede en la ciudad de Washington, D. C.



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.