Boletín Informativo Nº 12/2014
Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

Llegamos al término de un 2014 pletórico de actividades, novedades, conmemoraciones y logros en el cumplimiento de nuestros objetivos, los que no son más que el investigar, conmemorar y difundir nuestra rica historia aeronáutica, preservando de esta forma algo más de nuestras raíces patrias e iberoamericanas. Fueron muchas las alegrías vividas, desafíos, algunos fuera de nuestras fronteras, pero siempre hermanados por los mismos intereses aéreos y patrios. Fue un año más donde dejamos testimonio escrito de los muchos hitos y personajes que han señalado un derrotero de progreso y valor en el marco de la conquista aeronáutica y espacial.

También este año, junto a la incondicional y valiosa ayuda de nuestro Capellán Elías Peña, pudimos recordar y testimoniar junto a tantas personas y organizaciones académicas congéneres, nuestro afecto por los grandes amigos que han dejado huella tanto en los cielos como en nuestros corazones.

Ya próximos a cumplir 32 años de vida, nuestra alegría aumenta y nos reconforta al saber que seguimos incorporando nuevas mentes y destacadas plumas que vigorizan nuestro andar, son todos ellos distinguidos colaboradores que con su determinación y destacado actuar personal y académico, encantan adeptos para nuestros cielos y amantes para su historia.

Los desafíos crecen y los obstáculos no siguen siendo menos, pero estamos ciertos que al ser un grupo heterogéneo con ideales comunes, nos potenciamos como la mejor de las razas, entregando nuestros talentos al servicio de quienes nos rodean, interpretando con ello quizás algo del deber moral que cada hombre tiene hacia sus semejantes por cuidar y estudiar las raíces para así entregar mayor bienestar.

Junto al Honorable Directorio que me acompaña y a cada uno de ustedes apreciados colaboradores que perseveran en mantener esta corporación cumpliendo propósitos, queremos regalarles la reiteración de nuestro sincero compromiso por hacer el trabajo cada vez mejor, sumar más dedicación en nuestro tiempo, y por esta vía dejarles, trabajos de investigación que aporten valor no sólo en su interés, profusión y difusión general, sino que acompañando a cada uno de ellos con todo lo mejor de nuestros corazones.

A todos ustedes distinguidos miembros, fieles lectores, corporaciones amigas, camaradas y tantos otros queremos además enviarles a través de este medio, un estrecho abrazo y que Dios los bendiga con un gran año 2015.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente

I. Conferencias académicas y actos conmemorativos

- **Firma de convenio de asistencia cultural**

Comenzando el mes tras un mes de noviembre lleno de actividades, el día lunes 1 de diciembre, se efectuó en la sede de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía la firma de un Convenio de cooperación con el Museo de Histórico Nacional y la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

Posteriormente a las 18:30 horas, dio su discurso de incorporación a la Sociedad, don Cristián Merino Álvarez, Abogado, Licenciado en ciencias jurídicas y sociales. A la selecta actividad asistió el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub Gainsborg, quien llevó los saludos de esta corporación y agradeció la invitación a esta interesante jornada.

Presentación del señor Cristián Merino Álvarez por los señores Sergio Martínez Baeza e Isidoro Vásquez de Acuña.

- **Hermandad de la Costa y Centro de Estudios Históricos Lircay**

A las 20.00 horas del día miércoles 10 de diciembre, la Hermandad de la Costa junto al el Centro de Estudios Históricos Lircay, nos invitaron a participar de una sesión especial con ocasión del término de su año académico. Para la actividad se desarrolló una muy interesante y coloquial reseña dictada por el distinguido historiador, don Isidoro Vásquez de Acuña García del Postigo quien tuvo como tema central la Historia Naval del Reino de Chile 1520 -1820.

A la concurrida ocasión asistió nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg quien fue cordialmente recibido por el señor Jacinto Pavez Rivera, Presidente del Centro de Estudios Históricos "Lircay" y el señor Fernando Loyola Guzmán, Capitán de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa.

El académico don Isidoro Vásquez Acuña durante su exposición en el tercer piso (tercera cubierta) de la Nao Santiago

Don Isidoro Vásquez Acuña junto al Presidente del IIHACH, señor Norberto Traub Gainsborg y otros asistentes

- **Interesante actividad de incorporación**

A las seis de la tarde del jueves 11 de diciembre se realizó una interesante conferencia que dictara la señora Cecilia García Huidobro al momento de incorporarse al Instituto de Conmemoración Histórica de Chile.

Tras su regreso al país, luego de servir como Agregado Cultural de Chile en México, su tema elegido para esta ocasión fue la "Conmemoración y Crónica: La Mirada Mexicana", el cual desarrolló con gran dinamismo cautivando al público presente y aportando una mirada fresca hacia el trabajo que en este país del norte se consigna para el rescate de la historia.

- **Ceremonia del Día de la Aeronáutica Nacional**

"La aeronáutica es símbolo de progreso, de unión y de proyección para volar más alto, más rápido y más lejos. Hacia allá vamos.
Miremos con optimismo lo que nos traen las invisibles rutas del espacio y hagamos de esas oportunidades, una valiosa realidad"

Con estas palabras, el Jefe del Estado Mayor General de la FACh, General de Aviación (A), señor Lorenzo Villalón del Fierro cerró el sentido discurso de bienvenida que dirigiera a los numerosos asistentes a la conmemoración del "El Día de la Aeronáutica Nacional" 2014.

La actividad presidida por el Ministro de Defensa Nacional, señor Jorge Burgos Varela y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, señor Jorge Robles Mella, recuerda la hazaña realizada por el joven Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, quien un 12 de diciembre de

1918, cruzó por primera vez en la historia de la aeronáutica mundial la Cordillera de los Andes por su parte más alta en un frágil y ligero avión Bristol M-1C.

En el marco de esta celebración, y después del discurso, se efectuó el anuncio y la entrega de distinciones a quienes han sido un aporte para el desarrollo aeronáutico de la nación. El primer reconocimiento fue el premio “Paul Tissandier”, concedido por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) al piloto civil más destacado del año. Se notificó que el reconocimiento recayó este año en el señor Horacio Parragué Bonet.

La siguiente distinción fue el premio “Seguridad de Vuelo”, otorgado por la Fuerza Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil y la compañía Petróleos de Chile (COPEC) al Club Aéreo de Puerto Montt que durante el período 2013-2014 alcanzó los más altos índices operativos y de seguridad aérea.

Finalmente, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, entregó las condecoraciones “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile” en el grado “Cruz al Vuelo Distinguido” al Sargento 2° de la FACH, señor Rafael Fuentes, por la camaradería, el profesionalismo y el sacrificio demostrado en el rescate del Subteniente (A), señor Pablo Herbias, accidentado en las cercanías de Iquique en agosto de 2008. El mismo reconocimiento recibió el técnico en servicios de vuelo, señor Giovanni Loch Campusano, por crear un simulador de servicio de información de vuelo de aeródromos de bajo costo.

Foto izq.: El Sargento 2º de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rafael Fuentes recibe la condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico en el grado “Cruz al Vuelo Distinguido” de manos del Ministro de Defensa señor Jorge Burgos Varela.

Foto derecha: El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, impone la condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico en el grado “Cruz por Servicios Distinguidos” al señor Giovanni Loch Campusano

A esta actividad concurrieron en representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, algunos socios y miembros del directorio quienes entregaron los saludos correspondientes al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Señores Luis Cabezón Cattanzaro, Sandrino Vergara Paredes, GAV (A) Lorenzo Villalón del Fierro, Norberto Traub Gainsborg, GBA (I) Henry Cleveland Cartes y Sergio Barriga Kreft

Señores Claudio Cáceres Godoy, GBA (A) Eduardo Mann Pelz, GBA (R) Ricardo Klima Weisskopf, Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina Rubén Darío Paesano y el CDA (DA) Fernando Atala Cifuentes.

- **Ceremonia de Premiación Escuela de Especialidades**

A las 14.00 horas del lunes 15 pasado, nuestra corporación estuvo presente en la tradicional ceremonia de premiación de los alumnos de la Promoción 2013-2014 “Raiquén”.

La emotiva ceremonia fue presidida por el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Aviación (A) señor Jorge Uzcategui Fortin.

En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, “Premio Mecánico Aviador, Miguel Cabezas Soto” el alumno, señor Bryan Galaz Farías, quien tuviera las más altas calificaciones del Escalafón Tripulantes Aéreos.

A nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, entregó la distinción nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg.

Norberto Traub Gainsborg, Presidente del IIHACH; Alumno Bryan Galaz Farías y el GBA (I), Alfredo Castillo Dinamarca

Esta hermosa y significativa distinción, ha sido otorgada por cuarto año consecutivo desde su creación, rescatando por esta vía, la memoria de quien fuera un destacado piloto y mecánico de la naciente aviación militar chilena.

La Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, nace el 16 de octubre de 1939, como centro militar de instrucción técnica de nivel superior, orientado a la formación de Suboficiales y Soldados, conforme a las necesidades de la Institución, disponiéndose su ubicación en la Base Aérea de El Bosque en Santiago.

Mediante el Decreto Supremo Nº181 del 6 de abril de 1992 pasa a denominarse Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas” en honor al primer suboficial aviador fallecido en acto de servicio el año de 1914.

- **El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en la Ceremonia de premiación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"**

A las 16.30 horas del mismo lunes 15 de diciembre, en una solemne ceremonia presidida por el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Aviación (A), señor Jorge Uzcategui Fortin, la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", realizó su tradicional ceremonia de premiación de los Cadetes de cuarto año que en los próximos días egresaron como Oficiales de la Institución.

Norberto Traub Gainsborg; Subalférez (DA), Natalia Sanhueza Medina y el CDA (R), Sergio Bravo Flores

En la ocasión, se hizo acreedora a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, "Premio Coronel de Aviación, Enrique Flores Álvarez" la Subalférez (DA) Natalia Sanhueza Medina. A nombre de nuestra corporación, entregó la distinción nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg.

Esta hermosa distinción de índole académica que ha sido otorgada por cuarto año consecutivo, rescata la memoria de un destacado oficial de la Fuerza Aérea de Chile, primer Presidente de nuestra corporación y uno de los más renombrados historiadores de la Aeronáutica nacional.

Video

- **Ceremonia de graduación e Investidura de Cabos para la Fuerza Aérea de Chile**

Con la rendición de honores al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, se dio inicio a la ceremonia de graduación de los 251 Alumnos de la promoción 2013 – 2014 "Raiquén" de la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas", que en el transcurso de dos años, lograron superar las altas exigencias impuestas en las etapas que constituyen la formación inicial del Suboficial de la Fuerza Aérea.

Tras el tradicional relevo de Escoltas del Estandarte de Combate de la Escuela de Especialidades, el Director del plantel, General de Brigada Aérea (I), señor Alfredo Castillo Dinamarca, dirigió un solemne discurso donde les recordó a los futuros Cabos que se presentaban como un sólido testimonio de esfuerzo, dedicación, tesón, ganas y entusiasmo por pertenecer a esa Institución.

Luego agregó "*Hoy se invisten de azul aéreo y pasan a formar parte de nuestra bandada. Han recibido una formación integral, en la que no sólo se destaca el esfuerzo personal, sino también el de sus familias y de los instructores militares de esta escuela, quienes los acompañaron en el desarrollo de su crecimiento como aviador militar*".

Finalmente, el director los felicitó "porque han progresado resueltamente y con ello, nuestra misión está cumplida".

Luego, el Jefe de la División de Recursos Humanos, Comodoro (DA) René Jorquera Escobar, dio lectura a la Resolución del Comando de Personal que los nombra como Cabos de la Fuerza Aérea de Chile.

A continuación, se reconoció a quien obtuvo la más alta calificación de su Promoción, haciéndose merecedor de los premios "Ministerio de Defensa Nacional" y "Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile", el Cabo Bryan Galaz Farías del Escalafón de Tripulantes Aéreos.

Posteriormente, se realizó el Juramento a la Bandera, solemne y tradicional rito, propio de las Fuerzas Armadas, que corresponde al sello sagrado de honor y compromiso que adquiere todo militar chileno: *"Ofrecer la propia vida por los intereses superiores de la Patria*".

La ceremonia finalizó con el desfile terrestre, en honor al Estandarte de Combate de la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas" y el tradicional lanzamiento de la gorra.

Los recién egresados Cabos se desempeñarán en las diferentes Brigadas y Unidades de la Institución a lo largo del país, en los escalafones de "Defensa Aérea"; "Tripulante Aéreo"; "Mantenimiento y Armamento"; "Comunicaciones y Electrónica"; "Apoyo a las Operaciones Aéreas" y "Administrativo".

En la Ceremonia se encontraron presentes a nombre de esta corporación, el señor Norberto Traub Gainsborg, Presidente y el CDA (DA), señor Edgardo Villalobos Chaparro, Director.

Ver parte de la ceremonia del Juramento a la Bandera

- **64 nuevos oficiales para la Fuerza Aérea de Chile**

En una emotiva ceremonia realizada en la losa de operaciones de la Base Aérea “El Bosque”, sesenta y cuatro Cadetes subalféreces de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", se convirtieron en Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

Comodoro (A), señor Hugo Rodríguez González, Director de la Escuela de Aviación.

El pasado miércoles 17 diciembre, tuvo lugar una solemne celebración que convocó a un centenar de personas, los que llegaron al Instituto Matriz de la Fuerza Aérea para presenciar el egreso y posterior nombramiento de 64 nuevos Oficiales.

La emotiva ceremonia militar estuvo encabezada por S.E. la Presidente de la República de Chile, señora Michelle Bachelet Jeria, y acompañada del Ministro de Defensa Nacional, señor Jorge Burgos Varela y por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, señor Jorge Robles Mella.

Formada la Escuela de Aviación tras ser revistada por la Presidente y el Comandante en Jefe a los sones del Himno Nacional, se dio paso al tradicional relevo de portaestandarte y escoltas para el Pabellón de Combate de la Escuela de Aviación.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Gabriel Gaspar Tapia, leyó el Decreto Supremo, que nombró como Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile a los graduados que integran los escalafones de Piloto de Guerra, Ingeniero Aeronáutico, Defensa Antiaérea, Telecomunicaciones e Informática y Administración.

La primera antigüedad de la Promoción denominada “Húsares”, recayó en el Alférez (A) señor Axel Hack Herreros, quien recibió el premio "Espada de Honor de la Fuerza Aérea de Chile" y le fueron conferidas la medalla “Fuerza Aérea de Chile”, entregada por el General Jorge Robles y las condecoraciones "Cámara de Diputados" y "Cámara del Senado".

Finalmente, la Presidente de la República, le hizo entrega de la condecoración "Presidente de la República" en el grado de Caballero, y de un espontáneo abrazo que desató el aplauso de los asistentes.

En esta oportunidad, la Alférez (A), señorita Paola Romero fue distinguida con el Premio “Compus Sui” (lema de la Escuela de Aviación, cuya traducción del latín es “Sé dueño de ti mismo”), por haber demostrado sobresalientes virtudes personales.

Tras la emotiva premiación, el Director de la Escuela de Aviación, Comodoro (A), señor Hugo Rodríguez González, señaló en su discurso ante los nuevos Oficiales "*Durante su periodo de formación, el honor, la excelencia en el servicio, la lealtad y el cumplimiento del deber se transformaron en los cuatro pilares que sostuvieron sus primeros pasos en la Institución y que deberán continuar irradiando en cada uno de sus actos, ahora como Oficiales de la Fuerza Aérea*". Luego, los exhortó a cumplir con su deber, siguiendo las enseñanzas que se les otorgaron en la Escuela y que son comunes a todos representantes de la Fuerza Aérea. *"El espíritu militar que impulsa vuestra vocación debe ser la expresión del ánimo, basado en las virtudes que han motivado a los integrantes de nuestra Institución por décadas"*, enfatizó.

Posteriormente, los jóvenes realizaron el Juramento a la Bandera, previa invocación espiritual con la bendición de los Oficiales que se graduaron por parte del Capellán Nacional Evangélico, Coronel de Aviación (DA), señor Aníbal Jiménez Lazón, y del Capellán Institucional, Comandante de Escuadrilla (SR), Presbítero Eleodoro Gómez, quien además realizó la bendición de las espadas de la Promoción 2014 que los acompañarán por el resto de su carrera.

Juramento a la bandera por parte de los nuevos oficiales de la Fuerza Aérea de Chile

A continuación se produjo otro emotivo momento de la ceremonia, se trata del Juramento a la Bandera, donde juraron los nuevos Alféreces de la Fuerza Aérea de Chile, ocasión que acompañada de un hermoso atardecer remató con las Salvas de Reglamento que dieron paso a un brillante desfile aéreo y terrestre en honor a los nuevos oficiales.

Tras el término de la ceremonia militar, los asistentes pasamos al patio de honor de la Escuela donde se ofreció un cóctel mientras los Alféreces se tomaron las tradicionales fotografías oficiales con S.E la Presidente de la República y el señor Comandante en Jefe.

Foto izquierda: **Su Excelencia la Presidente de la República de Chile, señora Michelle Bachelet J. y Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.**

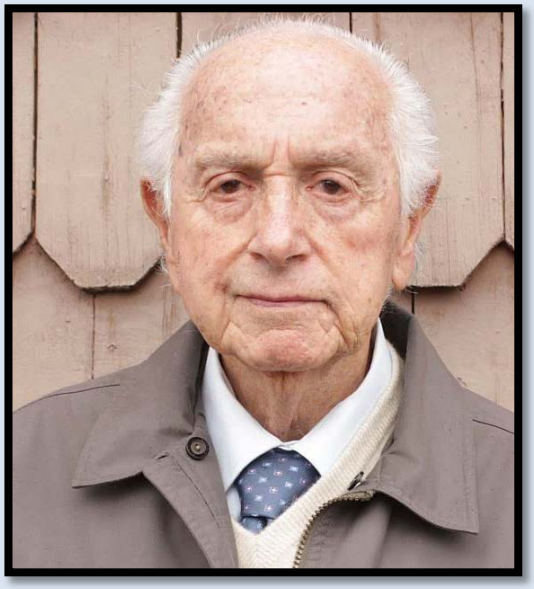
Foto derecha: **Hanni Perlman; Carmen Luz Ovalle R., Presidente de la Agrupación Mujeres Pilotos; CDG (SG) Carmen Artigas I.; Ximena Zañartu de Robles; Jorge Robles Mella, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y Norberto Traub G.**

II. Defunciones

En nuestro instituto existen personas ligadas al ámbito aeronáutico, que sin haber sido nunca socios de nuestra corporación, cada vez que se los requerimos nos brindan su más amplia colaboración, poniendo a disposición de nosotros sus archivos, documentos históricos o ayudándonos en nuestras investigaciones.

Es por ello que cada vez que alguno de ellos ha dado término a su paso por esta tierra, lo hemos sentido sinceramente y su recuerdo permanece largo tiempo en la memoria de los miembros del instituto. Es lo que en esta ocasión nos ha sucedido con la partida de tres buenos amigos, que nos dejaran en fecha reciente y cuyo alejamiento nos ha dejado un sentimiento de pesar profundo.

Estamos ciertos que esta vida es finita y como escribiera el General Diego Barros Ortiz, "***dejaremos Camaradas uno a uno la legión***", pero también es cierto que la partida de estos nobles y buenos colaboradores dejará en nuestros corazones un vacío difícil de llenar.



Don Edgardo Andrade Pinto (Q.E.P.D.)

A través de un llamado telefónico que hiciera a don Sergio Barriga desde Castro la señora de don **Edgardo Andrade Pinto**, acusando recibo del saludo navideño que con él intercambiara en forma ininterrumpida desde 1978, le informó que lamentablemente su marido falleció el 4 de septiembre de 2014 pasado, víctima de una grave enfermedad que le fuera detectada cuando ya estaba avanzada.

Siendo él Profesor de Estado, desarrolló la docencia en Chiloé donde era muy querido y respetado. Fue más tarde director de la Escuela E N°1.200, actual Eulogia Bórquez Pérez, dirigente de varias agrupaciones tanto de Castro como de Quellón. Fundador del Rotary Club de Quellón pero su gran pasión fue la aviación y sin haber sido nunca piloto.

A él se debe en gran medida la construcción de la antigua Radio estación y Aeródromo en Quellón, además del progreso que bajo su dilatada presidencia alcanzara el Club Aéreo de esa localidad, al que por años se dedicara con total entrega. Con el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, fue siempre un entusiasta colaborador y nunca dejó sin respuesta alguna de las consultas que le formuláramos.

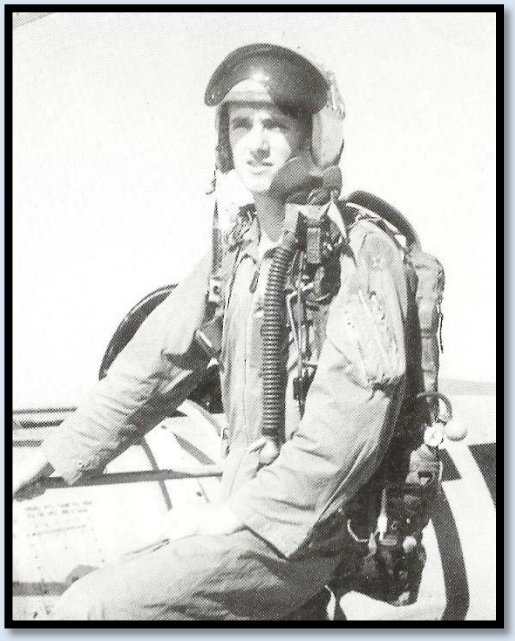
En reconocimiento a su amplia trayectoria, la Fuerza Aérea de Chile lo distinguió con la Cruz al Mérito Aeronáutico en la categoría de Cruz por Servicios Distinguidos. Sus funerales se realizaron en Quellón en medio de profundas muestras de pesar de la comunidad local. Su partida significa una gran pérdida para la aviación chilena toda.

Don Francisco Daniel Méndez Pizarro (Q.E.P.D.)

A los 71 años de edad falleció en la ciudad de La Serena, el señor **Francisco Méndez Pizarro.** Sus funerales se realizaron el sábado 13 de diciembre en la nortina ciudad.

Miembro de la "Escuadrilla Rayo" de la Escuela de Aviación, quien tanto hiciera por mantener la unión de cuantos habían pasado por la Escuela de Aviación, siendo un destacado integrante de la "Escuadrilla Manutara" del Centro de ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea "Aguilas Blancas".

Si de algún antiguo miembro de la FACH necesitábamos saber, o ubicar a un cadete de años lejanos, bastaba con llamar a "Pancho" a La Serena y era seguro que pronto tendríamos la respuesta a nuestra consulta, con mucha más información de la que le habíamos solicitado.



Don Freddy Rybertt Füller (Q.E.P.D.)

Por coincidencias del destino, en la víspera de la conmemoración del Día de la Aeronáutica Nacional, debimos también lamentar la partida del señor **Freddy Rybertt Füller,** oficial en retiro de la Fuerza Aérea, integrante del Curso de Cadetes 1952-54 de la Escuela de Aviación, quien tras una brillante carrera institucional dejó las filas de la FACh para dedicarse a actividades particulares, pero relacionadas con la aviación.

Hombre de trato afable nos distinguió con su permanente amistad, otorgándonos toda su colaboración cada vez que él recurríamos en busca de un dato, un antecedente o un contacto que requeríamos para nuestras investigaciones.

III. Libros y revistas

Revista Fuerza Aérea de Chile

Ejercicio Salitre 2014

Revista Nº263 del 2014, trae interesantes artículos, actualidad institucional y otros. Se destaca en su portada, el reportaje central sobre el Ejercicio Salitre 2014, realizado en la zona norte de nuestro país y en el cual participaron activamente las Fuerzas Aéreas de Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos de Norteamérica y Uruguay además de Observadores de otros siete países.

Incluye un reportaje gráfico relativo al cambio de mando en la Fuerza Aérea de Chile y una interesante entrevista al General del Aire (A), señor Jorge Rojas Ávila.

Descargue su ejemplaren PDF, haciendo **click** sobre portada de la revista.

IV. Alianzas culturales y otros

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

- **Novedades desde el Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos del Perú**

Este mes de diciembre hemos recibido la noticia con la conformación del nuevo Consejo Directivo del IEHAP, en el cual asumió la Presidencia el distinguido TTG. FAP, señor Juan Murga Bartra, a quien le deseamos todo lo mejor en su gestión.

Hacemos también propicia la ocasión para expresarle al saliente Presidente, nuestro muy apreciado amigo y Miembro Correspondiente en el Perú, Teniente General FAP, señor José Zlatar Stambuk, todo el aprecio y reconocimiento de esta corporación por su constante amistad, apoyo y colaboración con nuestra tarea en la investigación, conmemoración y difusión de la rica historia aeronáutica iberoamericana.

TTG. FAP, señor Juan Burga Bartra, nuevo Presidente del Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos del Perú, a contar del día 15 de marzo de 2014.

- **Presidente**

TTG. FAP Juan Burga Bartra

- **Vicepresidente**

TTG. FAP José Arenas Eroles

- **Secretario**

Cmdte. FAP Raúl Montoya Barandiarán

- **Pro secretario**

Cap. FAP Hernán Rivas Vargas-Machuca

- **Tesorero**

MAG. FAP Carlos Cabrejos Moreno

- **Pro tesorero**

Crnl. FAP Rolando Cárdenas Brou

- **Vocales**

MAG. FAP Ernesto Lindley Mejía
MAG. FAP Mario Villar Córdova Ferrarone
MAG. FAP Percy Catacora Santisteban
MAG. FAP Jorge Rendón Castro
Crnl. FAP Carlos Varela Macera
Crnl. FAP Jaime García Mejía

V. Efemérides del mes de enero.

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

01/01/1912: El piloto norteamericano, señor Jesse Seligman, sería la primera persona en volar en Costa Rica. Recorrió volando en su aeroplano Blériot unos 7 kilómetros en Llano Grande Mata de Plátano. Seligman brindó también los primeros espectáculos aéreos en Costa Rica y cobrando ¢ 1.500 a cada pasajero.

Diecisiete años después, en 1929, el valiente costarricense Tobías Bolaños Palma sería el primer piloto "Tico" en volar sobre su patria.

01/01/1915. Se realiza el Primer Concurso de Aviación en Chile, en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar en la chacra "Lo Espejo".

Su organización estuvo a cargo del Aeroclub de Chile, a fin de ayudar a los familiares en apuros económicos de los extranjeros y de chilenos que partieron a Europa a combatir en la 1ª Guerra Mundial.

Este evento tuvo gran resonancia en Sudamérica por las proporciones que tuvo el concurso, quedando de manifiesto la gran pericia y preparación de los aviadores chilenos que existía para la época.

El total de inscritos en esta gran fiesta de la aviación fue de 14 aviadores, pero finalmente participaron sólo 11 pilotos, los que concursaron en una prueba de vuelo contra el tiempo que consistió en un raid de 45 kilómetros y posteriormente en la tarde de la misma jornada, a una prueba de destreza consistente en precisión al aterrizaje con motor apagado.

Pilotos Sargento 1º Eleodoro Rojas y Vicesargento 1º Juan Verscheure, de destacada participación en el Concurso.

A esta segunda competencia asistió al campo aéreo, el Presidente de la República junto a una innumerable cantidad de público, los que vitorearon a los aviadores participantes y posteriormente a los ganadores de ambas pruebas: Teniente Tucapel Ponce, el sargento Eleodoro Rojas y el aviador civil don Luis 0mar Page.

01/01/1919. Se otorga la primera distinción oficial por parte del gobierno a un aviador. El entonces Teniente de Ejército, don Dagoberto Godoy Fuentealba, recibe de manos del Ministro de Guerra, Sr. Enrique Bermúdez de La Paz, una medalla de oro que recuerda la hazaña del cruce de la Cordillera de los Andes, por su parte más alta. Esta ceremonia se realizó en presencia de autoridades militares y los miembros del Aeroclub de Chile.

Primer Concurso de Aviación realizado en Chile. 1915. Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar "Lo Espejo" en la comuna de El Bosque.

01/01/1919. El aviador civil chileno Clodomiro Figueroa, realiza el primer Correo Aéreo entre Santiago y Valparaíso, transportando una valija con correspondencia tanto de ida como de regreso.

Para este servicio, utilizó unas estampillas particulares hechas de papel fotográfico, las debían ser cortadas tras la huella dejada por la aguja de una máquina de coser y posteriormente encoladas a la correspondencia. El histórico vuelo de correos fue realizado en un avión monoplano Blériot XI de 80 HP de su propiedad.

01/01/1924. La Compañía Rioplatense de Aviación S.A., inaugura la Línea Aérea entre Buenos Aires, Argentina y Montevideo, Uruguay.

01/01/1927. El Hidroavión Dornier Wal "Atlántico" perteneciente a la empresa alemana CONDOR SINDIKAT, realiza el primer vuelo de la aviación comercial brasilera, uniendo a las ciudades de Río de Janeiro y Florianópolis.

01/01/1928. La visita del insigne aviador norteamericano a El Salvador, Charles A. Lindbergh, en especial tras su vuelo sin escalas desde Nueva York hasta París entre los días 20 y 21 de mayo de 1927, toma las características de fiesta nacional e incentiva el desarrollo de la aviación en ese país.

01/01/1929. Aeroposta Argentina S.A., inicia sus servicios regulares desde el aeródromo de General Pacheco, Buenos Aires a Asunción en el Paraguay vía Monte Caseros, Corrientes, con dos aviones Laté 25, piloteadas por el francés señor Paul Vachet y los argentinos Pedro Ficarelli y Leonardo Selvetti.

01/01/1936. El presidente dominicano, Rafael Trujillo crea mediante decreto No. 297, el Departamento de Aviación del Ejército Nacional con sede en el entonces Campo de Aviación de Miraflores.

01/01/1947. La sociedad mixta Z.O.N.D.A., inicia los servicios en forma regular entre las ciudades argentinas de Buenos Aires y Mendoza. Posteriormente tomó a su cargo los servicios de cabotaje que atendía Panagra en esa ruta, con sus respectivas escalas.

01/01/1948. Creación Club Aéreo de Panguipulli.

Septiembre de 1947. Foto de curso para pilotos del Club Aéreo de Valdivia. En ella figuran su instructor, el Teniente de la Fach, don Emilio Salas (primero a la izquierda) y don Alberto Etchegaray Torres (Cuarto de derecha a izquierda), fundador del Club Aéreo de Panguipulli en enero de 1948. (Fuente: www.lbnpanguipulli.cl)

02/01/1912. En La Habana, acompañado por el piloto Charles F. Walsh, se eleva por primera vez en un aeroplano un cubano, el señor Agustín Parlá Orduña.

02/01/1926. El Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino entra en posesión de un campo en Morón, destinado al aeródromo "Presidente Rivadavia".

03/01/1919. A la corta edad de 34 años, lamentablemente fallece en la clínica Alemana de Santiago víctima del tifus, el Capitán de Ejército don Manuel Ávalos Prado, primer Director de la Escuela de Aeronáutica Militar.

04/01/1999. Cierra operaciones para siempre el Aeropuerto de Paitilla, Panamá. A las 6.59 p.m. de este día despega el HP-1359, un avión Cessna Caravan de AEROPERLAS, último avión en operar en

estas instalaciones luego de 70 años de uso. Bautizado Marcos A. Gelabert en 1952 y considerado: “Cuna de la Aviación Panameña”.

05/01/1942. Se crea la Escuela Militar Mexicana de Mecánicos Especialistas de Aviación.

05/01/1946. Raid en formación, Puerto Montt – Arica. Pilotos del Club Aéreo de Puerto Montt, en 3 aviones Fairchild PT-19 y PT-26, realizaron entre el 5 y el 15 de enero de 1946, el primer raid de esta envergadura emprendido por un club aéreo civil.

06/01/1910. El ingeniero y pionero aeronauta argentino, señor Jorge Newbery acompañado por Josué Quesada y Alejandro Amoretti realizan una ascensión en el aerostato "Patriota". La partida tuvo lugar en Belgrano, arribando a Cañuelas luego de cuatro horas de vuelo.

06/01/1913. El aviador chileno Eduardo Molina Lavín, lanza desde un avión biplano Farman en vuelo, por primera vez en la historia de la aviación chilena, dos bombas de su invención sobre un fuerte simulado en el Hipódromo de Santa Beatriz, en Lima, Perú.

Teniente Eduardo Molina Lavín

06/01/1940. Creación del Club Aéreo de Concepción, Chile.

07/01/1937. A las 18:25 horas de un día jueves aterrizó en el Aeródromo de Bahía Catalina en Punta Arenas, el avión anfibio Sikorsky S-43 “Magallanes” piloteado por el Capitán de Bandada (A) Carlos Abel Krefft y el Teniente 1° (A) Tomás Gatica lbacache, inaugurándose así, el Servicio Aéreo de Pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas. Viajaron en este vuelo, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Don Diego Aracena Aguilar, entre otras autoridades.

08/01/1910. Primer vuelo realizado en México y Latinoamérica por el señor Alberto Braniff Ricard.

08/01/1918. Parten desde Rio de Janeiro a Inglaterra, el primer grupo de oficiales de la Marina Brasilera, que durante la Primera Guerra Mundial, va a recibir entrenamiento de vuelo en el “Royal Naval Air Service”. Días más tarde, el 26 de enero parte con el mismo destino un segundo grupo de oficiales, en el vapor “Amazon”.

08/01/1943. Creación del Club Aéreo de Los Ángeles, Chile.

08/01/1947. La sociedad mixta A.L.F.A., inaugura los servicios regulares aerocomerciales entre la ciudad argentina de Buenos Aires - Asunción en el Paraguay y Buenos Aires – Montevideo en el Uruguay.

08/01/1979. Se da inicio al Plan de Transición mediante el cual la República de Panamá asume el control total del Tránsito Aéreo y Servicios afines. El acuerdo se firmó en la Cancillería por el señor Hermes Carrizo como Director de la Dirección de Aeronáutica Civil y Longhorne Bond, Administrador de la FAA, por los Estados Unidos de Norteamérica. El plan de transición estuvo a cargo de los señores Diego Hurtado por la DAC y Ben Frazier de la FAA.

09/01/1928. Aterriza cerca del actual Hipódromo panameño "Presidente José Antonio Remón", el intrépido aviador norteamericano, señor Charles Lindbergh al mando del monoplano Ryan NYP "Espíritu de San Luis". Fue recibido por el Presidente de la República Rodolfo Chiari y una gran comitiva.

09/01/1929. Llega a la ciudad de La Habana, el avión de Pan American Airways bautizado con el nombre de "Cuba", inaugurando la ruta aérea entre Estados Unidos, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

09/01/1964. Creación del Club Aéreo de Puerto Varas, Chile.

Febrero de 2011. Foto del Club Aéreo de la Ciudad de Puerto Varas. (Fotografía Catalina Rodríguez Werner.)

10/01/1922. Cumpliendo un vuelo de altura, el piloto argentino Eduardo Olivero se eleva a 7000 metros en Villa Lugano, utilizando para dicha prueba un biplano italiano Ansaldo A.300/4.

11/01/1914. Primer Mártir de la Aviación Militar chilena. Fallece trágicamente el Teniente 2º don Francisco Mery Aguirre, mientras aterrizaba en el monoplano Blériot de 50 HP "Manuel Rodríguez" (Primer avión militar chileno que había volado el Capitán Ávalos en Francia) sobre el campo de aviación de Lo Espejo, en Santiago.

11/01/1985. Los pilotos chilenos de planeador, señores Srdjan Radic Piraíno, Alejandro Chanes, Reinaldo Urbina, Carlos Pérez junto al francés Bernard Schneider, efectúan el primer doble Cruce de la Cordillera de Los Andes por 5 planeadores en formación en la ruta Mendoza - Santiago - Mendoza.

12/01/1914. Se realiza el primer vuelo operativo prestado al país por la aviación militar nacional. Los Tenientes de ejército, señores Arturo Urrutia y Augusto León, (observador) fueron los primeros aviadores, que cuando al disponer la superioridad militar que un avión efectuara un reconocimiento aéreo entre Santiago y San Fernando, con el fin de verificar la exactitud de rumores sobre la destrucción de la vía férrea por elementos comprometidos en una huelga ferroviaria declarada esos días.

12/01/1930. La Trimotor Safety Airways Inc., inaugura su Línea aérea entre la ciudad de Buenos Aires en Argentina y Río de Janeiro en Brasil.

12/01/1998. Operación Manu Tama 'I. Aviones F-5E pertenecientes al Grupo de Aviación N°7, unen en vuelo Antofagasta con Isla de Pascua. Esta operación, encabezada por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Rojas Vender, y conformada por el GDB (A) señor Nelson Sanhueza L., Comandante en Jefe de la Vª. Brigada Aérea; el CDG (A) José Mardones M., Comandante del Grupo de Aviación N°7; y los CDE(A) Álvaro Aguirre W., Jorge Gebauer B., Manuel Soto C. e Iván Travisany D., es realizada con reabastecimiento en vuelo y con el apoyo de medios del Grupo de Aviación N° 10 y personal del Regimiento de Artillería Antiaérea.

El éxito de la operación demuestra la capacidad de la Fuerza Aérea de Chile para desplegar sus medios operativos en todo el territorio nacional e insular.

13/01/1908. Un grupo de deportistas argentinos, entre los cuales se contaba con Jorge Newbery y Aaron Anchorena, fundan la primera institución aeronáutica de este país, el Aero Club Argentino; contando como único material el globo denominado "Pampero", cuya donación fue hecha por Anchorena.

La comisión directiva quedó constituida en la siguiente forma: Presidente, Aaron Anchorena; Vicepresidente 1° Coronel Arturo M. Lugones; Vicepresidente 2°, Jorge Newbery; Secretario Tesorero, Alberto de Bary; Vocales, Mayor Waldino Correa, Barón Antonio De Marchi y Sebastián Lezica.

13/01/1930. Arriba a Puerto Montt el Coronel Arturo Merino Benítez, conduciendo un avión “Curtiss Falcon”. Su objetivo era inaugurar el servicio aeropostal entre Santiago y Puerto Aysén, y estudiar, en lo posible, la ruta a Magallanes.

13/01/1940. Creación del Club Aéreo de Osorno, Chile.

Su primer avión fue adquirido recién en 1941.

Tres años después el Club contó con su primera bandada de aviones Gipsy Moth.

13/01/1960. Es creado el Museo Nacional de Aeronáutica Argentino por el Decreto 264/60 del Poder Ejecutivo Nacional. Su impulsor y primer director fue el Brigadier señor Edmundo Civatti Bernasconi. Originalmente localizado en la plataforma del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, desde donde se trasladó a un predio propio en la Base Aérea Militar de Morón, sede del primer aeropuerto internacional del país trasandino.

13/01/2009. Se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Panamá.

14/01/1943. Se inaugura en Cuba la primera torre de control, construida en el Aeropuerto Rancho Boyeros de la ciudad de La Habana.

14/01/1981. Seis aviones Pitts, conforman la nueva Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” de la Fuerza Aérea de Chile. Los primeros integrantes de este grupo fueron los distinguidos oficiales pilotos: el CDE (A) Hernán Gabrielli; CDB(A) Rafael Marambio; CDB(A) Alvaro Cameratti; CDB(A) Roberto Valdebenito; CDB(A) José lli S.; y el CDB (A) Tomislav Spajocevic.

La idea de reponer el antiguo cuadro acrobático “Cóndores de Plata” que durante años conocieran del cariño de Chile, nació del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, quien con gran visión, creó un nuevo equipo que con sus pequeños y maniobrables aviones biplanos pintados de azul, supo cautivar aún más el corazón que la ciudadanía mantiene hacia la institución aérea y posicionando el nombre de la Fuerza Aérea de Chile en el mundo.

14/01/1995. Operación Polo Sur. Los aviones Twin Otter Nº 932 y 933 aterrizan en la Base Antártica Amundsen Scott, ubicada en el Polo Sur geográfico, siendo apoyados por un Hércules C-130 que opera en la Base Patriot Hill, en latitud 75 Sur. En este vuelo participa el Comandante en Jefe de la época, General del Aire Ramón Vega Hidalgo, como jefe de la operación, recalcando así la importancia que las exploraciones antárticas de la Fuerza Aérea de Chile tienen para el país.

15/01/1911. Tras su arribo de Francia, realiza el primer vuelo oficial en el Perú, el señor Juan Bjelovučić Cavalié. El magno evento es desarrollado en el hipódromo de Santa Beatriz de la ciudad de Lima ante un grupo de invitados entre los que se encontraba el Presidente Augusto B. Leguía y Ministros de Estado.

Es interesante resaltar que el piloto peruano de origen croata, Bjelovučić, obtuvo el Brevet Nº87 del Aero Club de Francia y fue formado en la Escuela de Vuelo del chileno, José Luis Sánchez Besa.

15/01/1932. El Poder Ejecutivo argentino autoriza a la empresa comercial Panagra, a transportar encomiendas y pasajeros entre las ciudades de Buenos Aires, Argentina y Santiago de Chile.

15/01/1983. El bimotor Piper Comanche, matrícula CC-KXD, del Club Aéreo de Santiago, tripulado por los pilotos civiles, señores Patricio Herrera y Carlos Roca, desde Punta Arenas a la Base Aérea Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva" y por Sergio Elgueta y Gerardo Díaz en el vuelo de retomo, realizan el Primer raid de un avión civil entre Punta Arenas y el Territorio Antártico Chileno.

15/01/1987. La escritura pública N° 379 protocoliza, la cesión de todos los derechos y obligaciones de AEROPERLAS S.A., y Contadora Panamá S.A. a la sociedad denominada Transporte Aéreo Ejecutivo, S.A. (TAESA) de Panamá.

16/01/1910. Por iniciativa del barón De Marchi, arriba a la Argentina, el aviador italiano señor Ricardo Ponzelli para realizar demostraciones aéreas, siendo el primer aviador que volará en ese país a fin de este mes.

16/01/1923. El aviador naval, Piloto 2° don Agustín Alcayaga, tripulando el hidroavión Short N° 4, y llevando como pasajero al cirujano de la Escuadra, señor Alberto Benítez, practicaron, sobre la playa Las Torpederas y a 5.000 metros de altura, por primera vez en Sudamérica, observaciones científicas sobre temperatura, presión atmosférica y densidad del aire.

16/01/1925. Procedentes de Río de Janeiro, Brasil llegan a El Palomar en la Argentina, dos aviones Breguet XIV los que efectuaron el viaje experimental de la línea Aeropostal Latecoere.

16/01/1974. Se funda la Base Aérea"Crl. Hernán Acosta Mejía" de la Fuerza Aérea de Honduras.

17/01/1917. Es aprobado a través del Decreto Nº 12.364, el primer Reglamento de la Escuela de Aviación Naval del Brasil.

17/01/1921. Primer vuelo de una aeronave de alas giratorias, el autogiro C.4 de Juan de la Cierva, en Getafe, España.

17/01/1969. Se funda la entonces Fuerza Aérea Panameña (FAP) con la llegada desde Guayaquil, Ecuador a Panamá, del primer avión C-47 matriculado FAP-201. Los primeros pilotos fueron los señores Alberto y Lorenzo Purcell, Theodoro Alexander, Augusto Villalaz y Cristóbal Fundora y los Técnicos en Mantenimiento: Ramón Gavilán T., Abdiel Lamboglia, Rosendo Chavarría, Luis Castillo, Manuel Labastid, Carlos Beitía, Gustavo Cuervo, Fabio Martínez y Telio Pacheco.

17/01/1972. Como parte del programa de la visita a Chile de Fidel Castro, el entonces Capitán de la Fuerza Aérea cubana y "Héroe de Playa Girón", señor Rafael del Pino vuela en los cielos chilenos un MiG-21U junto a el Comandante de Escuadrilla (A), señor Jaime Estay, piloto de Hawker Hunter, a fin de promocionar los aviones soviéticos. En mayo de 1987, el General de Brigada de las F.A.R., Rafael del Pino saltó a la fama cuando en un bimotor Cessna 402 logró volar fuera de Cuba junto a su familia aterrizando en Key West, Florida. El General del Pino devino en un activo detractor del gobierno Castrista.

19/01/2009. Panamá se convierte en el primer país de América Latina en utilizar el sistema ADS-B (Automatic Dependance Surveillance). Monitoreo de Vigilancia Satelital en un radio de 250 Millas Náuticas.

19/01/1913. Fallece el subteniente Manuel Félix Origone, precursor de la aviación militar de ese país, convirtiéndose en la primera víctima fatal de la aviación argentina

19/01/1930. Antoine de Saint-Exupéry, piloto de la Aeropostal Argentina, establece un record partiendo de Río Gallegos y llegando en el día a Buenos Aires en 17,30 horas de vuelo, conduciendo un monoplano Late 25.

19/01/1982. Por primera vez en la historia es enarbolada la bandera uruguaya en el Polo Sur, son protagonistas de este hecho el Coronel (Aviador) Roque Aita y el Capitán (Navegante) Bernabé Gadea de la Fuerza Aérea Uruguaya.

20/01/1923. Organizada por el Aero Club Argentino, se realiza la carrera internacional San Isidro-Montevideo, triunfando en dicha prueba el piloto inglés, señor Shirley H. Kingsley, que empleó 1 hora 6 minutos y 46 segundos.
20/01/1941. Se crea el Ministerio de Aeronáutica del Brasil por Decreto Ley Nº 2.961.

20/01/1951. El avión anfibio Consolidated OA-1 A Catalina N° 405, de la Fuerza Aérea de Chile, bautizado como "Manu Tara", despega desde La Serena, el 19 de enero, arribando a la isla tras 19,22 horas de vuelo.

Componen la tripulación el CDG (A) don Horacio Barrientos Cofré, Comandante de la aeronave y jefe de la operación; Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer, piloto; Teniente 2° Alfredo Aguilar Cerón, piloto; Teniente 2° José Nuñez Rousseau, piloto y navegante; Sub Teniente Sabino Poblete A., piloto y navegante; Sargento 1º Gilberto Carroza, mecánico; Sargento 2° Héctor López Celedón, mecánico y los Cabos radiotelegrafistas José Campos y Mario Riquelme. Este primer vuelo contribuye a afianzar la soberanía en el territorio insular y lleva a considerar las futuras rutas comerciales del Pacifico Sur.

20.01.1951. El Presidente de la República, S.E. don Gabriel González Videla junto a la Tripulación que emprendería el histórico vuelo a Isla de Pascua. Dos de sus integrantes, fueron destacados socios de nuestra corporación.

21/01/1956. Creación del Club Aéreo de Coyhaique, Chile.

22/01/1926. Primer gran raid de la aviación española. El Dornier Wal "Plus Ultra" vuela del Puerto de Palos hasta Buenos Aires en Argentina.

22/01/1932. La Aviación Militar Salvadoreña tiene su bautizo de fuego, al participar como arma aérea en el levantamiento comunista del 22 de enero de 1932, efectuando misiones de reconocimiento, ametrallamiento y bombardeo con bombas de fabricación casera, las posiciones del ejército rojo en Juayúa, Izalco, Tacuba, Salcoatitán, Nahuizalco, Sonzacate, Sonsonate, Ahuachapán, Santa Ana y La Libertad. La experiencia ocurrida en este conflicto, dio la pauta para que el Gobierno del general Maximiliano Hernández Martínez, buscara el perfeccionamiento del Cuerpo de Aviación, entrenando a los pilotos en técnicas de ametrallamiento, bombardeo y fotografía aérea, así como también, se adquirió nuevo material aéreo.

22/01/1937. Los aviones anfibios Sikorsky S-43 "Chiloé" y "Magallanes" de la Fuerza Aérea Nacional inician sus viajes de itinerario con pasajeros y correspondencia entre Puerto Montt y Punta Arenas.

22/01/1942. Creación del Club Aéreo de San Felipe, Chile.

22/01/1944. Se funda la empresa panameña, Compañía Chiricana de Aviación, S.A. a la que se le autorizó los vuelos entre David y Puerto Armuelles; en un avión Fairchild 24. Luego volaron de David a La Chorrera en una aeronave inglesa Avro, modelo Anson.

22/01/1944. El gobierno Dominicano inauguró el primer aeropuerto de ese país, bautizándolo como "Aeropuerto General Andrews", en honor y memoria de uno de los fundadores de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (United States Army Air Forces), el General Frank Maxwell Andrews, Comandante del Comando de Defensa del Caribe y el Canal de Panamá hasta 1942 y luego Comandante de las Fuerzas norteamericanas en el Teatro de Operaciones Europeo hasta su trágico deceso en 1943.

22/01/1969. Mediante Decreto de Gabinete N° 13, se crea con patrimonio propio la Dirección de Aeronáutica Civil como Entidad Autónoma del Estado Panameño.

23/01/1917. El capitán boliviano, señor José de Alarcón, sufre una caída de consecuencias mortales en El Palomar, Argentina mientras piloteaba un biplano Henri Farman de 50 HP.

23/01/1917. México regala dos aviones a El Salvador. Con la llegada de una comisión integrada por el Coronel Adalberto Salinas Carranza, jefe de la Academia de Aviación de México, Capitán Felipe Carranza y los Tenientes Guillermo Villasaña y Benjamín Vanegas, para hacer efectiva la entrega de dos aeroplanos: uno armado y el otro desarmado, que más tarde serviría para repuestos del primero. Junto a los aeroplanos hicieron también entrega de una estación inalámbrica, la que fue bautizada con el nombre de su donador, el entonces Presidente de México, General Venustiano Carranza.

23/01/1926. La ciudadanía de Puerto Montt, recibe alborozada a los primeros pilotos militares en llegar a esas latitudes. Una escuadrilla de cuatro aviones Vickers Vixen de 450 HP. pertenecientes al Grupo Mixto Nº3, con asiento en El Bosque. Sus pilotos fueron el Capitán Andrés Sosa Fuentes (al mando de la Escuadrilla), Teniente 1º Julio Maldonado, Tenientes Humberto Zanelli y Roberto Ewin, que luego de evolucionar sobre la ciudad aterrizaron en Alerce, en un potrero del campo de Alfredo Binder y Enrique Schnettler.

23/01/1931. Son recibidos en Panamá con gran manifestación en el Parque de Lesseps de Colón, los aviadores Julio Estrada y Marcos A. Gelabert, quienes venían de Cuba graduados como pilotos profesionales panameños.

23/01/1944. Creación del Club Aéreo de Castro, Chile.

23/01/1948. Se realiza el primer salto paracaidista en España en la escuela Militar de Alcantarilla.

23/01/1948. Creación del Club de Planeadores de Santiago, Chile. Sus raíces se remontan al año 1936, cuando un grupo de jóvenes chilenos de ascendencia germana escribieron al entonces Canciller alemán Adolf Hitler, solicitándole les ayudara a iniciarse en el Volovelismo. Fue así, que el gobierno alemán les regaló un planeador primario Grunau 9.

De este modo se iniciaron en estas artes del vuelo hasta que el Gobierno del Presidente Juan Antonio Ríos dispusiera en 1943, el cese de relaciones con Alemania, prohibiendo de paso estas prácticas aéreas hasta el fin de la segunda guerra mundial. Ya en 1946, algunos entusiastas fundaron el actual Club de Planeadores, cuya personalidad jurídica no fue obtenida hasta enero de 1948. El primer presidente de este organismo aéreo fue el señor Eduardo Pinochet Carte y entre sus socios contó con nuestro inestimable socio y amigo, señor Alejo Williamson Dávila.

26/01/1913. Primer vuelo deportivo en Medellín y segundo realizado en Colombia, fue realizado por el piloto, señor John Smith en un avión Farman. El sitio escogido para el vuelo, que duró 15 minutos, fue la Hacienda La Pradera localizada en la zona de La Aguacatala.

26/01/1930. Por la mañana se eleva desde el Estuario de Aysén, el avión "Junkers R-42" Nº6 hacia Punta Arenas. Tras pernoctar en Puerto Natales debido al mal tiempo continúan la ruta hacia Magallanes el día siguiente y luego de volar con una hélice astillada y un flotador roto acuatiza en las frías aguas del Estrecho a la vista de los habitantes de Punta Arenas quienes se abalanzaron a la costa para brindar a los valientes pioneros del aire su cariño y admiración por la magna hazaña cumplida. El histórico vuelo se realizaba en recuerdo y homenaje al Teniente Aníbal Vidal Silva y el Sargento 2º Ernesto Román, primeros mártires de la conquista del austro.

26/01/1974. Tres aviones Hawker Hunter, sin sistema de reabastecimiento en el aire, cruzan con éxito el Atlántico Sur desde Londres a Santiago en uno de los vuelos más notables que haya emprendido una Fuerza Aérea Latinoamericana y quizás del mundo, cubriendo más de 16.000 km y sobrevolando países de Europa, África y América. La 1ª Agrupación de aviones, estuvo al mando del CDG (A) Sr. Mario López Tobar. Más tarde, el 1° de marzo de 1974, llegaron otros 3 aviones restantes, al mando del CDE (A) Sr. Fernando Rojas Vender. Los pilotos participantes en ambas bandadas fueron además:

los Capitanes de Bandada Jaime Estay V., Raúl Tapia E., Enrique Montealegre J., César Guevara F. y Nelson Sanhueza López. Esta Operación Aérea fue bautizada como “Atlantes”.

27/01/1930. A las 10.20 horas, el bombardero Junkers R-42 Nº 6, equipado con flotadores, amarizó junto al muelle fiscal de Punta Arenas, piloteado por el Capitán Alfredo Fuentes Martínez, llevando al Comandante Arturo Merino Benítez como Comandante de la aeronave y la siguiente tripulación: Ingeniero Fritz Reiche; Sargento 1° Luis Soto; Sargento 2° Alfredo Moreno; y Cabo 1° Uldaricio Espinoza. Se ponía fin al raid iniciado en Santiago el 25 de enero, realizándose escalas en Puerto Montt, Aysén y Puerto Natales, y estableciendo así, la posibilidad real de comunicación por aire desde el centro del país a Magallanes.

27/01/1953. Se inauguran los servicios regulares de la línea aérea brasilera Varig entre Buenos Aires (Argentina) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), con escalas en las ciudades argentinas de Córdoba y Salta.

28/01/1984. Se cumple la primera misión aérea uruguaya a la Antártida en un avión de transporte Fairchild FH-227 FAU 572, perteneciente al Grupo de Aviación Nº4 (Transporte).

28/01/1999. Operación Aurora Austral. Con esta fecha un Helicóptero Sikorsky UH-6O “Black Hawk” del Grupo de Aviación N°9 de la Fach, alcanza por primera vez el Polo Sur. En un vuelo iniciado en Santiago, la aeronave tripulada por el entonces Comandante en Jefe, General del Aire don Fernando Rojas Vender; el Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez; los Tenientes Claudio Avendaño y Jaime Reyes; y el Sargento Erik Hernández, aterriza en la Base Antártica norteamericana Amundsen-Scott ubicada en el Polo Sur. La Operación involucró medios de los Grupos de Aviación N° 5. 6, 9 y 10; y demoró 30 horas de vuelo desde Santiago al Polo Sur.

29/01/1927. Se da término al traslado de personal y medios de la Aviación Naval desde la antigua Base de “Las Torpederas” hasta la nueva Base Aeronaval en Quintero. Su primer comandante, fue el Capitán de Fragata, señor Luis Dávila Espinoza. La Armada consideró esta fecha como la inauguración de la Base, lo que tras la fusión de los Servicios Aéreos el 21 de Marzo de 1930, fue mantenida esta por la Fuerza Aérea como fecha de fundación del ahora Grupo de Aviación Nº2.

29/01/1959. Segundo vuelo del OA-10A Catalina Nº560 "Manutara" a la isla de Pascua, al mando del entonces CDA (RA) Roberto Parragué Singer. Días después el avión retorna en vuelo a la Base Aérea de Quintero, siendo la primera vez que aquella posesión insular queda unida de ida y regreso por vía aérea con Chile continental.

29/01/2005. Es inaugurado el Aeródromo “Desierto de Atacama”, cerca del puerto de Caldera, destinado a sustituir al antiguo aeródromo de Chamonate en Copiapó, Chile.

30/01/1998. Se firma un Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y Aruba.

31/01/1923. El piloto civil chileno, señor Clodomiro Figueroa inaugura en la Base Aérea de “El Bosque”, la Primera Escuela Civil de Aviación de nuestro país.

31/01/1924. Por Decreto del Ministerio de Guerra, el entonces Capitán de Ejército don Diego Aracena Aguilar, Director de la Escuela de Aviación es trasladado a Europa, a fin de desempeñarse como nuestro primer Agregado Aéreo en la ciudad de Londres, Inglaterra.

31/01/1933. Se crea la Dirección de Sanidad de la entonces Fuerza Aérea Nacional (FAN). Destinada a prestar atención de medicina preventiva y curativa, en tiempos de paz y de guerra, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y a sus cargas familiares, así como a desarrollar los conocimientos de medicina de aviación requeridos por la institución. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (S) don Agustín Inostroza P.

31/01/1977. Se crea la Policía Aeronáutica Nacional, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. La Policía Aeronáutica Nacional se creó como una fuerza de seguridad militarizada para ejercer funciones de poder de policía en el aeroespacio y en las instalaciones en la jurisdicción territorial. Con fecha 22 de febrero del 2005, pasó a denominarse Policía de Seguridad Aeroportuaria actuando ahora como una fuerza desmilitarizada y dependiente del Ministerio del Interior argentino.

31/01/2006. Arriban los dos primeros aviones F-16 C/D Block 50, para la Fuerza Aérea de Chile, de un total de 10 unidades destinadas a equipar el reactivado Grupo de Aviación Nº 3, en Iquique.

31/01/2009. Luego de suspender sus vuelos en abril de 2007, el Lloyd Aéreo Boliviano vuelve a iniciar sus vuelos.

Creada en la ciudad de La Paz, el 15 de septiembre de 1925, es la segunda más antigua de las aerolíneas de Latinoamérica y su primer avión fue un Junkers F-13, con capacidad para dos tripulantes y cuatro pasajeros, regalo de la comunidad alemana en Bolivia.

Boeing 727-200 de LAB en el aeropuerto de Cochabamba

31/01/2010. Comienzan a llegar a Chile, los aviones EMB-314 “Super Tucano”, adquiridos en Brasil para cumplir roles de entrenamiento táctico en el Grupo de Aviación Nº 1, basado en Iquique.

VI. Galería de hombres y hechos destacados

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

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

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

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

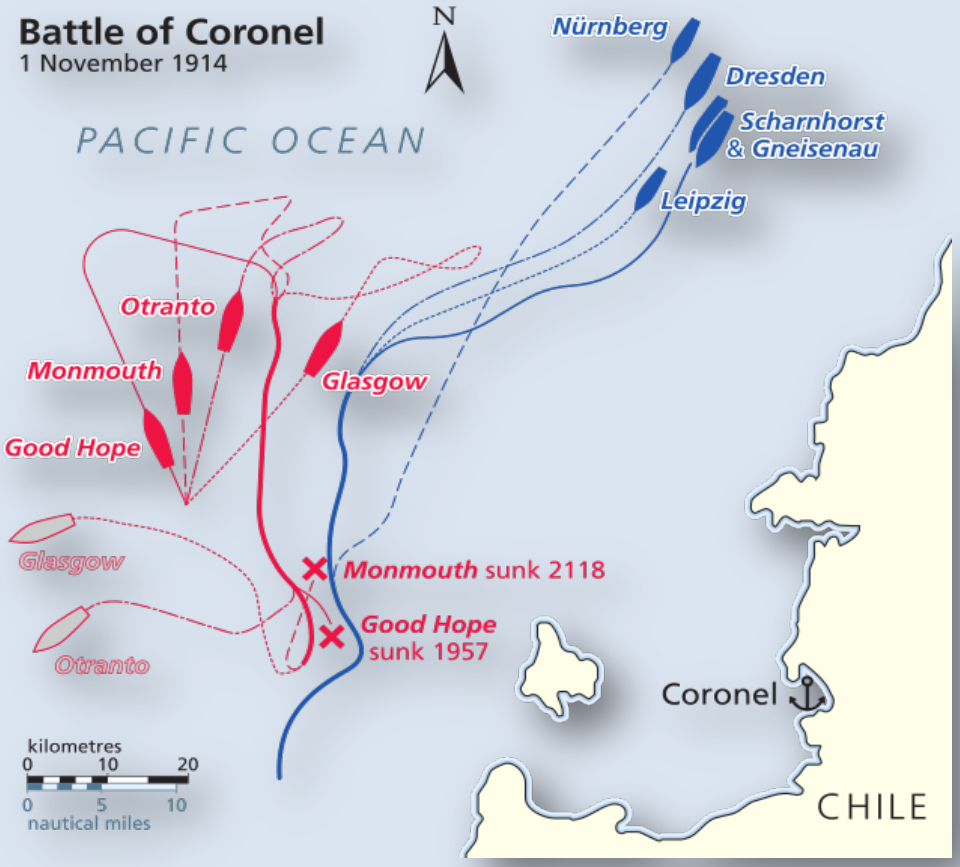
Era este el primer y magno evento aeronáutico panamericano que se realizaría en esta parte del orbe mientras la antes pujante Europa se encontraba inmersa en un año y medio de sangrientos conflictos, que más adelante conoceríamos como "la Gran Guerra".

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

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

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

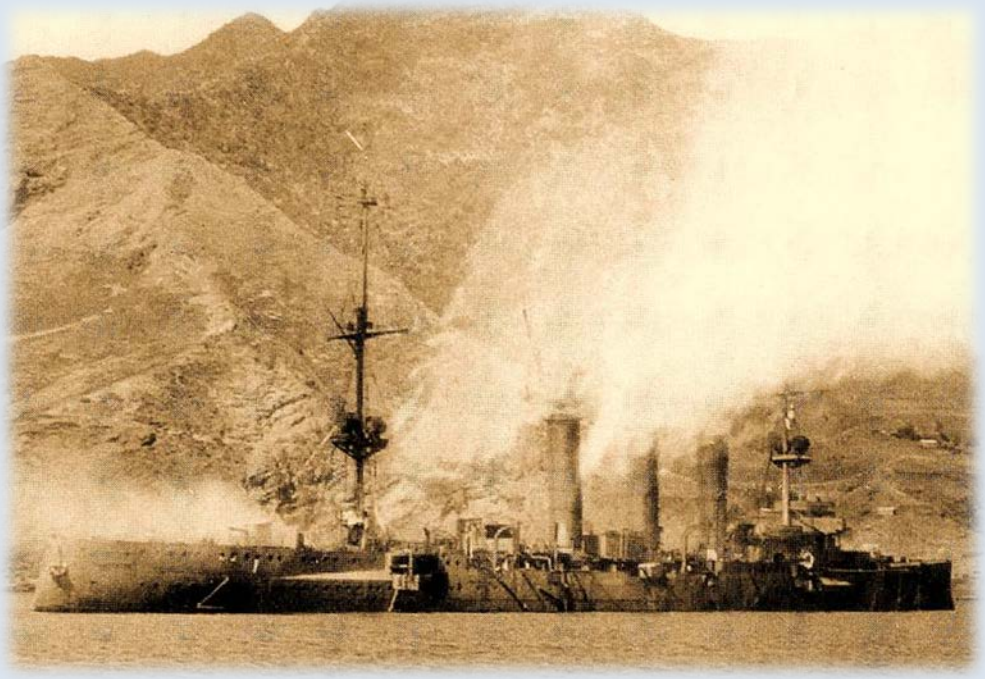
La noticia del abrumador triunfo que la Flota naval alemana del Pacífico tuviera sobre los buques ingleses HMS Good Hope y HMS Monmouth frente a la costa de Coronel, nos cambiaba de alguna manera, el rol de espectadores a casi actores. Lo mismo sucederá cuando el segundo gran encuentro naval se traslade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



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

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

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



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

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

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

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

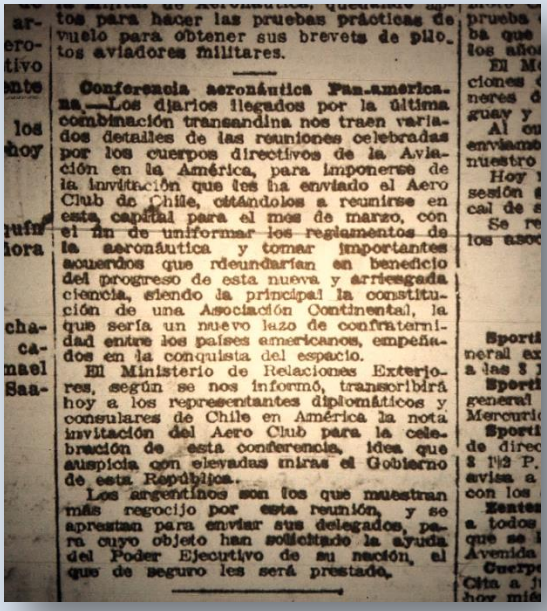
Luego estaba presente otro factor que sería angular y decisivo en la generación del Congreso Aeronáutico, era este la reunión que los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile acordaron para tratar el tema trilateral conocido como el Pacto A.B.C., mismo que se realizó en el mes de mayo de ese año en la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

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

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

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

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



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

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

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

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

Recorte del diario El Mercurio, 19 de noviembre de 1915

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

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

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

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

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

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

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

Pocos días más tarde, el viernes 21 de enero, señalaba que a medida que se acerca la fecha de la reunión aeronáutica pan-americana aumenta el entusiasmo en los círculos científicos y deportivos del país. Diariamente la Secretaría del Aero Club Chileno, institución organizadora de la conferencia, recibía noticias y comunicaciones muchas de las cuales solicitaban pormenores y detalles del encuentro. Con la misma fecha señalaba el diario El Mercurio de Santiago, que un cable recibido por parte de su corresponsal en los Estados Unidos de Norteamérica, les indicaba ***"Santos Dumont y delegados por Aero Club Americano llegarán a Valparaíso el 1º de marzo".***

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

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

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

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

Nuevamente se hacía mención a la fijación de dos grandes concursos en Viña del Mar y Santiago. El de Viña sería el 7 de marzo (Miércoles de Ceniza), bajo el siguiente programa de pruebas:

Lanzamiento de bombas, Caza del Globo en aeroplano y presentación en conjunto de toda la escuadrilla militar y civil en vuelo sobre la pista. Es curioso observar que esta contemplaba en su génesis aspectos de la aviación como instrumento bélico, seguramente sujeto a muchas de las notas periodísticas que a diario se recogían en los periódicos. También se hacía mención que parte de las entradas de este concurso a realizarse en Viña del Mar, serían destinadas a la suscripción pública para obsequiar el primer hidroplano para la Armada chilena, idea propuesta por el distinguido señor Armando Venegas de la Guarda, Secretario del Aero Club y del Comité ejecutivo creado para la ocasión.

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

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

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

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

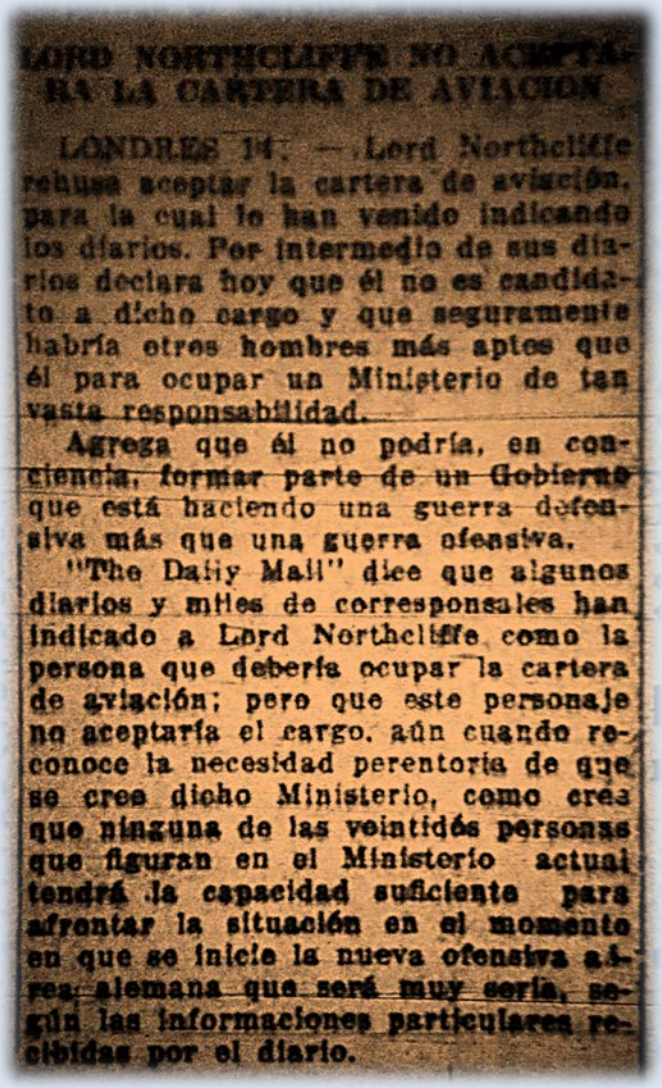
A diferencia de lo que establecía la nota, la realización de este hito aeronáutico no se pudo concretar finalmente sino hasta el mes de junio.

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

Alberto Santos Dumont junto al ingeniero Eduardo Bradley

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

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



LORD NORTHCLIFFE NO ACEPTA-RA LA CARTERA DE AVIACION

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

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

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

Recorte del diario El Mercurio, 15 de febrero de 1916

LORD NORTHCLIFFE NO ACEPTA LA CARTERA DE AVIACION

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

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

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

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

La Aviación Militar – La quinta arma de guerra.- *Aviación de artillería, de reconocimiento, de caza y de bombardeo.* La nota hacía mención a las declaraciones hechas el 8 de febrero pasado por el Ministro de Guerra y subsecretario de la aeronáutica militar francés, M. René Besnard, cuando emitiera un informe acerca de los vuelos de zeppelines alemanes sobre París. Tras el informe realizado, Besnard presentaba su renuncia y asumía que el tema aeronáutico lo sobre pasaba y

advertía que en la actualidad se necesitaba un Ministerio dedicado a esta nueva arma. Una de la conclusiones relevantes de este informe se definía bajo las siguientes palabras del propio Besnard: ***"Los progresos de la aviación y el importantísimo papel que este moderno elemento militar está jugando en la monstruosa contienda europea, hizo que el gobierno francés creara recientemente en el Ministerio de la Guerra, la sub-secretaría de estado para la aviación."***

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

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

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

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

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

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

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

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

Buenos Aires, febrero 6 de 1916.

Señor Presidente:

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

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

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

(Firmado) José Luis Murature

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

Se esperaba a través de la prensa que participara el popular Aviador Clodomiro Figueroa Ponce que por esos días estaba en Antofagasta, donde realizaba espléndidos vuelos. En cuanto al aviador Luis Omar Page que realizaba vuelos en la ciudad de Cochabamba en Bolivia, se ignoraba que pudiera llegar en fecha oportuna para participar en las pruebas.

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

"***Aero Club del Perú.-***

Lima, 25 de enero de 1916.

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

Muy señor mío:

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

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

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

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

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

El nombre de usted, por otra parte merece particular estimación de mi parte, porque como yo sé que en Santiago es usted redactor de "El Mercurio", fundador del Aero Club, hoy su secretario general y fundador de la Federación Sportiva Nacional. Igualmente yo soy presidente de la Federación Sportiva Nacional, que he fundado y presidente, además, del Círculo de Periodistas. Mucho me agradaría entrar en arreglos con usted para que pudiera realizarse en Lima el primer Congreso Sportivo Sud- Americano, contando para ello con el apoyo de la Federación Sportiva Nacional de Santiago.

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

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

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

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

se llevara con toda tranquilidad.

EL ARRIBO DE SANTOS DUMONT

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

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

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

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

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

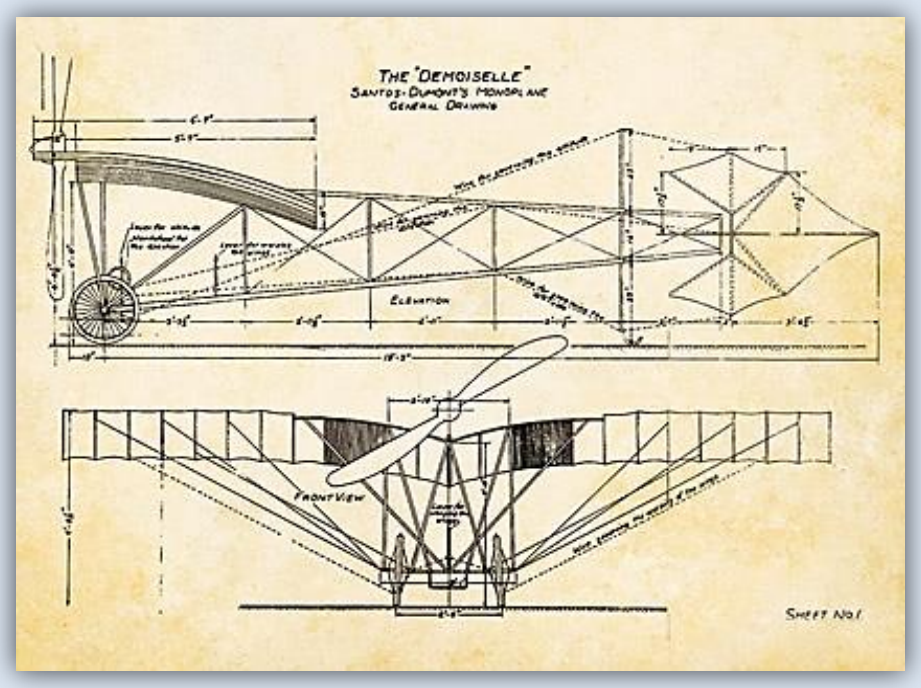
VALPARAISO
EL MERCURIO
VALPARAISO, jueves 2 de marzo de 1916
LLEGADA A VALPARAISO DE SANTOS DUMONT
En la recepción de ayer en el Circulo Naval

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

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

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

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



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

AVIACION

LA CONFERENCIA AERONAUTICA PAN-AMERICANA

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

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

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

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

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

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

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

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

EL INGENIERO SANTOS DUMONT

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

ESCUELA DE AERONAUTICA MILITAR

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

EN EL CLUB MILITAR

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

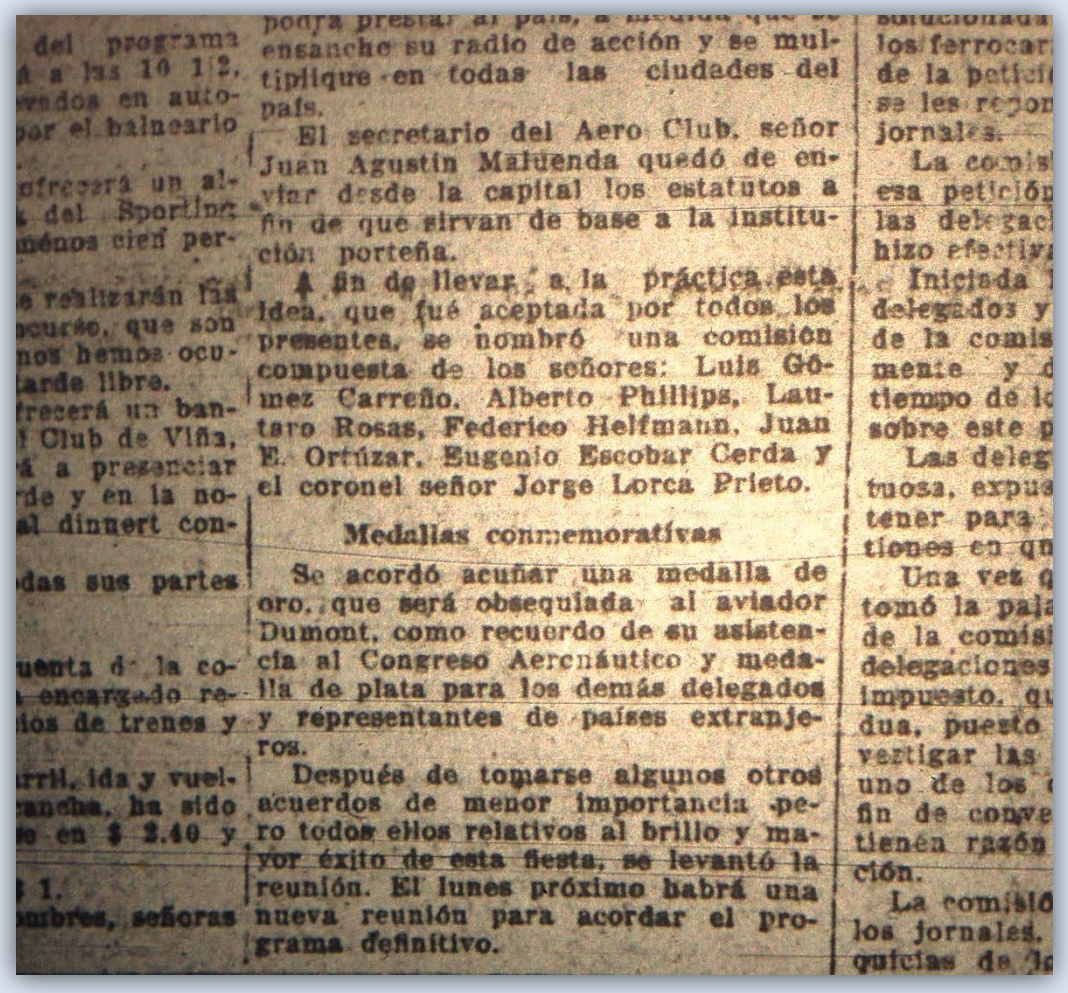
EN BATUCO

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

QUILLOTA

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

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



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

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

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

Medallas conmemorativas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO GENERAL DE LAS PRUEBAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EL MERCURIO. MIERCOLES

LA CONFERENCIA AERONAUTICA PANAMERICANA

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

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

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

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

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

12 EL MERCURIO—JUEVES 9 DE MARZO DE 1916

LA PRIMERA CONFERENCIA AERONAUTICA PAN-AMERICANA

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

SANTOS DUMONT HA PRESENTADO A S. E.

LA RECEPCION EN EL CLUB MILITAR

EL PROGRAMA DE HOY

EN HONOR DE SANTOS DUMONT

VIAJE DE DELEGADOS Y ASIS-TENCIA DEL SEÑOR SANCHEZ BIEBA

EL CONCURSO DE VIÑA DEL MAR

Juan de la Cruz Díaz B.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes y bibliografía

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

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

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

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

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

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

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

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

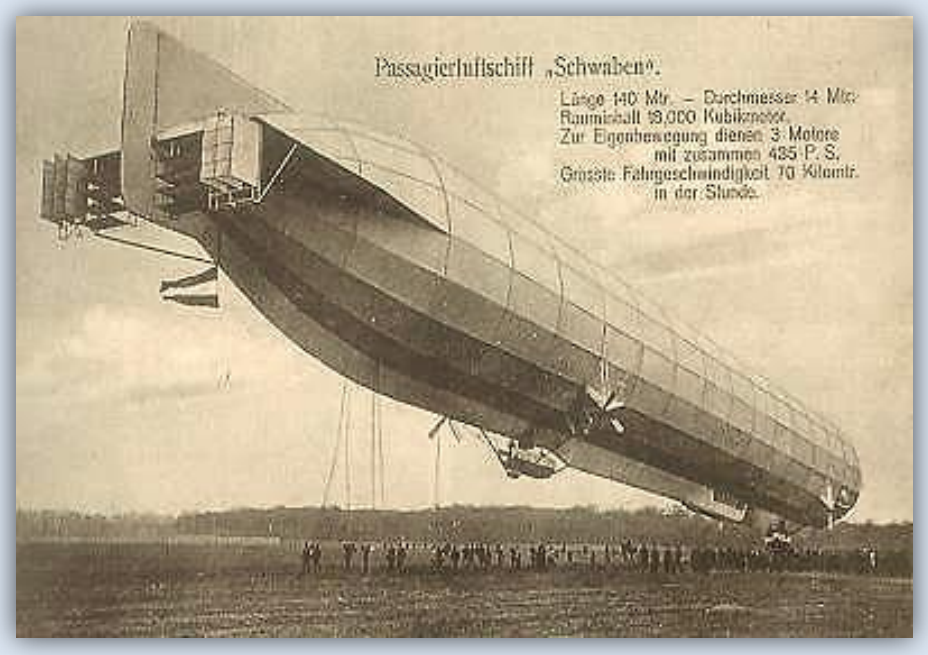
Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, de Héctor Alarcón Carrasco, publicado en el Boletín Nº5 del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio, Santiago de Chile, julio 2006.

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

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

¿Qué se hizo el agrado de viajar en avión?

Una de las primeras menciones que tenemos de atención a bordo de una aeronave comercial, data de 1911 en el Zeppelin alemán “LZ10 Schwaben”. Medida que sería imitada posteriormente por la Imperial Airways, la que en 1920 incluyó en sus aviones a los denominados “Cabin Boys”.



Zeppelin de pasajeros LZ10 “Schwaben”. Longitud 140 mt. Velocidad 70 km/hr.

Años más tarde, al contratar United Airlines a un grupo de enfermeras, destinadas a atender a algún piloto o pasajero que repentinamente se sintiera indispuesto durante un viaje, nació el concepto de stewardesses, hostess, auxiliares de vuelos o azafatas, como también se las denominó en aquella época.

Pero más que ello, había nacido el de “Su majestad el pasajero”, a quien todas las aerolíneas trataban de brindar la mejor asistencia posible a bordo, para demostrarle que el volar era seguro y agradable.

Fue así como a medida que los aviones se hacían más y más seguros y por ende más confiable el viajar en avión, las líneas aéreas se esmeraban en otorgar una atención de calidad a sus usuarios, en la confianza que volverían a contar con sus preferencias en posteriores viajes, desplazando como medio de transporte al transatlántico y al ferrocarril.

El pasajero frecuente como hoy en día se lo denomina y que no es otra cosa que la fidelidad del viajero hacia una empresa determinada y al que se le retribuye con acumulación de millas u otras regalías.

¿Recuerda Ud. lo que era volar en los cuadrimotores Douglas o en los Lockheed Constellation?

Cuando el acceso a los aviones se hacía por una alfombra roja, con parte del personal de rampa correctamente formado al pie de la escalera deseándole buen viaje.

¿No es cierto que la comodidad de los asientos y el espacio entre las filas, tanto en primera clase como turista, ayudaba a que el vuelo fuera realmente placentero? Si a ello sumamos una atención realmente personalizada y de calidad, la duración del mismo no era algo que incomodara en exceso. La propaganda de las líneas aéreas en tal sentido era por lo demás elocuente.

Cada pasajero recibe atención esmerada en cada vuelo de Panagra

- **5 horas más rápido** que cualquier otro servicio de Buenos Aires a Nueva York . . . y **horas** más rápido a las ciudades sudamericanas de la costa occidental.
- **No hay que trasbordar** entre Buenos Aires, Santiago, La Paz, Lima, Guayaquil, Quito, Cali, Panamá y Nueva York.
- **Vuelos diarios** en los DC-7 de **El InterAmericano** y en los económicos DC-6B de **El Pacífico.** En la América del Sur, por la ruta de Panagra . . . de Panamá a Miami, por la de Pan American . . . y de allí a Nueva York, por la de National Airlines.
- **Las cabinas asordinadas** de los DC-7 de **El InterAmericano** permiten que el viaje sea más descansado y más cómodo que antes: sin ruido.
- **El radar** da al piloto un informe constante del tiempo 250 Km. a la redonda. Resultado: vuelo sereno, día y noche.
- **Salón de recreo "Fiesta"**—sin costo adicional—en **El InterAmericano.** Los pasajeros, aquí, pueden charlar y disfrutar de las bebidas, que corren por cuenta de Panagra.

Pan American-Grace Airways **PANAGRA**

Portada interior de revista. (1/11/1956)
Fuente: www.airtimes.com

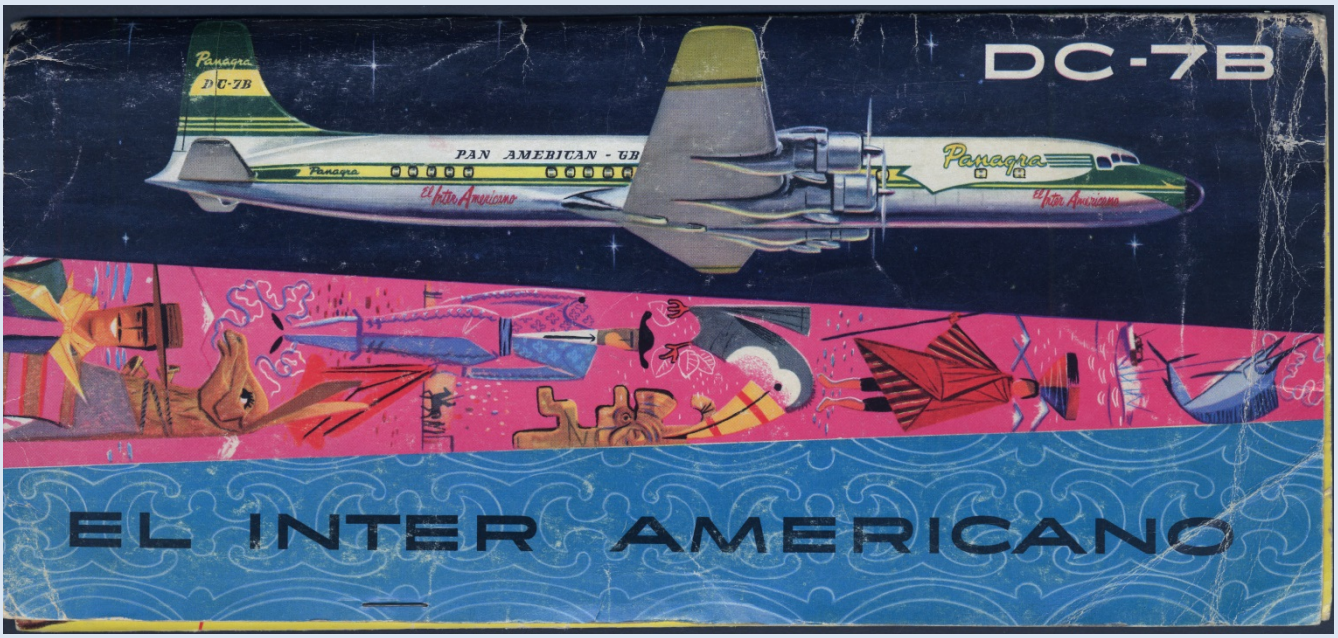
"Red Carpet Service" de United Air Lines. 1958.
Fuente: clickamericana.com

Situación que estimo duró hasta la incorporación al transporte aéreo de pasajeros de los aviones de fuselaje ancho. Los denominados "wide body", cuando las líneas aéreas en su comprensible afán de obtener una mejor rentabilidad de los mismos, vieron la factibilidad de llevar en ellos una mayor cantidad de pasajeros, hasta llegar a lo que sucede hoy en día, en que a nadie llama la atención que en una aeronave viajen sobre trescientas personas.

Pero ¿qué sucedió con "Su Majestad el pasajero"?

Al igual como en el mundo desaparecieron casi totalmente las monarquías y las que restan son miradas solo como algo simpático, "Su Majestad", dio paso al pasajero ignoto.

El que se desplaza dentro de una masa humana amorfa.



Boleto de pasajero para el DC-7B "Panagra El Inter Americano," (Fuente: Aviation Museum & Library Collection). 1957

Hoy en día los aeropuertos están en su mayoría saturados, la atención en los counters se hace larga, tediosa e impersonal, a pesar de la factibilidad del chequeo “online”.

Dado el volumen de personas transportadas, las cabinas se han tornado más y más estrechas y los espacios para colocar los equipajes de mano ya no dan abasto.

Personalmente he visto pasajeros irse a las manos porque uno a la postre logró colocar a presión su maleta en ese reducido espacio, pasando a llevar sin contemplaciones aquella elegante chaqueta que otro había acomodado con toda delicadeza.

Y qué decir de los denominados mochileros, que sin respeto por nadie, con sus bototos mugrientos se paran sobre los asientos, tratando por todos los medios de introducir sus enormes mochilas en los compartimientos portaequipajes, para evitar tener que hacer largas esperas por ellas junto a las correas transportadoras en los aeropuertos de destino.

Si a ello agregamos el cada día más reducido espacio entre asientos, que de reclinables poco o nada tienen y en que su ancho sencillamente no permite sentarse a una persona un tanto obesa, sin duda contribuye a que el vuelo ya no tenga nada de agradable.

Tal vez, eso sea medianamente soportable en vuelos de hasta dos horas de duración. Pero distinto es si hablamos de uno directo entre Santiago y París o entre Nueva York y Londres, cuando el viaje se torna francamente insoportable.

Con seguridad Ud. muchas veces habrá oído hablar del síndrome de la clase económica, con pasajeros que han debido ser atendidos en recintos hospitalarios por afecciones sufridas en sus piernas a raíz de una más que prolongada y forzada inmovilidad.

Sí, es cierto, existe la alternativa de acceder a la Primera clase o a Business. ¿Pero cuántos son los que cuentan con los recursos para cancelar el valor de un pasaje en ellas, que no es menor?

El resto debe contentarse con lo que hay y aceptar comidas que de tal poco o nada tienen y usar baños colapsados, que a todas luces son insuficientes para la cantidad de viajeros. Conste que no estoy hablando de las denominadas aerolíneas de bajo costo, en que hasta la sonrisa de la auxiliar de vuelo se paga.

Aviso donde se muestra el servicio "The President Special" de Pan American donde se publicitan la comodidad de abordo en los vuelos a Europa.

Por cierto, en ello ninguna responsabilidad cabe a los fabricantes de aeronaves, que solo se limitan a entregarlas tal y como las líneas aéreas se las piden.

Desgraciadamente lo anterior no tiene visos de cambiar y por el contrario, no hace mucho la prensa nos recordaba que desde 1978 el promedio de espacio entre asientos de la clase económica ha disminuido en 7,6 cm y que con el fin de aumentar la capacidad de los aviones, esta será reducida en otros 2,5 cm.

¿Qué sucederá el día en que se haga realidad la factibilidad propuesta de llevar pasajeros de pie separados uno de otros por solo 63,5 cm?

¿No será mucho?

¿Acaso la IATA, la OACI o las autoridades de aviación civil de las diversas naciones no tienen nada que decir?

Mientras tanto, yo me pregunto; "¿Qué se hizo el agrado de viajar en avión?"

Sergio Barriga Kreft
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VII. Recortes con historia

12 DE ENERO DE 1915

AVIACION

EL RAID AEREO DE ESTA TARDE

Como está anunciado, a las 5 de la tarde de hoy se iniciará el raid aéreo Santiago-Valparaíso, que la tiple cómica señorita María Ruitort

Señorita MARIA RUITORT

emprenderá como un saludo a la ciudad de Santiago, con motivo de su beneficio del jueves próximo.

Hay en el público interés por asistir a este espectáculo, ya que él es el primero que una mujer realiza en Chile.

Comenzará a las 5 en punto de la tarde.

RAID MARIA RUITORT

Santiago-Valparaíso -:- Valparaíso-Santiago

HOY MARTES 12 A LAS 5 DE LA TARDE

CLUB HIPICO

Entrada a tribuna, con derecho a coche..... $ 1.00
Entrada de segunda..... 0.60

NOTA.—La simpática tiple del Teatro Santiago, con motivo de su beneficio que se efectuará en la noche del jueves, el martes 12 del presente, emprenderá viaje de ida y vuelta a Valparaíso en el aeroplano del aviador nacional señor Clodomiro Figueroa y dirigido por el popular piloto Luis Page.

¡GRAN SORPRESA AL PUBLICO ANTES DE EMPRENDER EL VALIENTE RAID!

lebró su primera reunión el domingo 3 del presente, con el objeto de constituir su mesa directiva, la que quedó formada como sigue:

Presidente, general don Luis Altamirano.

Vice-presidente, don José María Hurtado.

Secretarios: don Carlos Bobliker y don Enrique Rodríguez.

Tesorero, don Manuel Santa María.

CITACIONES

El Metropole F. C. cita para hoy a las 8 1|2 P. M. a junta general. Se encarece la asistencia por ser la última sesión de la temporada. Huérfanos 824.

—El C. C. Mundial cita a junta general para hoy martes a las 8.30 P. M. en punto. Se encarece la asistencia.

—El Moto Club de Chile cita a junta general para hoy martes a las 8 3|4 en la secretaría, Galería Alessandri, oficina 29. Se recomienda la asistencia por haber asuntos de importancia que tratar.

—El Audax Club Ciclista Italiano cita a sesión para hoy martes a las 8 1|2 P. M., en Bandera 575, oficina 8. Recomiéndase la asistencia, pues se eligirá la

Jara, pasaron 800 en grupo, atropellando los últimos 505 metros, en 31 2|5, ganando Quidam a Paderewsky por poco.

Pista de arena:

Comisario, montado por un aprendiz, pasó una vuelta en 2.3.

—Ganso, con un aprendiz, y Cínica con M. A. Soto, pasaron 600 en 38 2|5, ganando el primero. Ganso completó los 800 en 53 2|5.

—Banderola, montada por S. Ponce, pasó 1,000 fuerte, marcando 54 en los últimos 800.

—Mago, con un aprendiz, pasó 1,000 fuerte.

—Montemuro y Poe pasaron una vuelta en 2.7, ganando la segunda.

—Alberty, con un aprendiz, pasó 1,000 en 1.9 2|5.

—El Chupe movió una recta.

—Ondée, con S. Ponce, y La Goulué, con M. A. Soto, pasaron 1,600 en 1.5 3|5; ganó la primera lejos.

—Lija, con M. Michaels, y Camarín, con un aprendiz, pasaron 600 en 39,

Diario El Mercurio, Martes 12 de enero de 1915

(Nota: En el lenguaje teatral de inicios del siglo XX, se denominaba “Tiple” a la cantante o actriz de mayor importancia.)

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
José Toribio Pantoja García	**Vicepresidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Director - Secretario**
Claudio Cáceres Godoy	**Director - Tesorero**
Anselmo Aguilar Urra	**Director Pro Tesorero**
Juan José Soto Palomino	**Director**
Edgardo Villalobos Chaparro	**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@ttigroup.net).

Declaración de responsabilidad:

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