



Boletín Informativo Nº 12/2017

Del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile

Editorial

“Felices aquellos que, cual los cóndores y “en suprema sed de cielo”, se remontan en un firmamento infinito, buscando en las alturas, la evasión del materialismo que a veces preside nuestro planeta”

Nuevamente y casi sin darnos cuenta llegamos al término de otro año lleno de actividades, logros y desafíos que se nos plantearon en el camino del cumplimiento de nuestros objetivos, los que no han sido otros que el investigar, conmemorar y difundir nuestra rica historia para quienes no la conozcan puedan disfrutar y enorgullecerse de ella.

Fue además un año, donde no sólo aumentamos el testimonio escrito y oral de los muchos hitos y personajes que han señalado un derrotero de progreso y valor en el marco de la conquista aeronáutica y espacial, sino que nos afianzamos aún más, como corporación y organismo dedicado al resguardo patrimonial aeronáutico, educación y su incidencia en nuestras vidas.

Es así que con gran satisfacción, participamos de actividades internas, otras públicas y masivas, todas ellas de gran satisfacción y relevancia donde para intervenir en consecuencia, nos tomamos de la mano con el progreso, usando sus beneficios como componentes que nos ayudan a maximizar los esfuerzos y difundir instantáneamente información del presente y pasado, de modo que más gente pueda reflexionar, aprender y enorgullecerse de él.



Exitosa participación del IIAACH en el “Festival Ciencia Fest”, actividad organizada por la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica, CONICYT; y el Programa de divulgación de la Ciencia, Explora, enmarcado dentro de la XXIII Semana Nacional de la Ciencia y la Tecnología.

Este año 2018 que ya pronto se inicia con un prometedor futuro, y que nos llevará a fines de enero a celebrar nuestros 35 años de vida, lleva a preguntarnos una vez más ¿qué hace esta corporación compuesta por tan dispares integrantes? A ello, respondemos raudos y al unísono: Nos motiva ese elemento común llamado “**amor por la aeronáutica**”, y nos agrupa ciertamente, una serie de conceptos, que van más allá de lo común, y en ellos me encuentro con el amor por la familia, por el prójimo, por la Patria. Todo esos sentimientos que emanan de un ser superior conocido como Dios, inspira y seduce, entregándonos los dones necesarios para que todos, labremos nuestro futuro. En ellos está el haber entendido, que es lo que significa el cuidado del patrimonio, el amor por la historia y el valor por investigar, la voluntad por conmemorar y divulgar la historia más allá de la semántica lingüística, sino que en la experiencia de quien la aprecia, la entiende y hace suyo desde lo cognitivo y en la verdad.

Señores, si queremos realmente crecer y progresar en el mundo, debemos buscar y entender nuestra vida, debemos buscar a Dios en la creación, y en esta génesis encontraremos las herramientas que nos lleven hacia el porvenir, fijando el rumbo hacia el acceso a la cultura, la libertad y a una formación valórica, que permita mantener y proyectar nuestros destinos.

Dentro de este marco académico cultural, siempre nos asombrará el conocer de la destrucción de tal o cual avión que marcó un hito en la historia aeronáutica nacional, o el enterarnos del edificio emblemático que ya no existe, o simplemente de que en algún minuto no quede de ello algún vestigio en el altar a la memoria que llamamos Museo, porque decidimos borrar nuestra memoria. Ciertamente emociona el apoyo prestado para el cumplimiento de las tareas desarrolladas, pero igualmente nos incentiva la conciencia de instituciones y personas que con su noble actuar y desinteresado aporte, nos proveen de sus talentos en esta aventura para el rescate de la historia y en el evitar que nuestro patrimonio desaparezca.

Por ello, y para que este 2018 marque más que un inicio de un nuevo año en nuestras vidas, esta corporación reitera el llamado, tal cual lo venimos haciendo periódicamente desde sus inicios, a reparar y mantener la brújula que guía el resguardo de nuestra cultura aeronáutica más allá del bienestar, interés económico o político perecedero, convocando a toda la comunidad a tomar conciencia de su pérdida o deterioro, a investigar, rescatar, participar de su recuerdo, valorar y por sobre todo a difundir luego, cada uno de esos grandes tesoros que aparejados con la razón o el corazón, son y serán siempre, parte integral de un mejor presente y futuro común para la civilización toda.

"...nada valemos los unos sin los otros... y si finalmente no hay identidad, de nada valemos."

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.

I. Actividades, conferencias académicas y actos conmemorativos

Clausura del curso de cooperativismo que iniciara la Cooperativa Unión Aérea “Capual” para aquellos asociados que postulan a puestos administrativos

Con el objetivo de capacitar a socios que a futuro desean postularse a cargos directivos, la cooperativa Capual realizó entre el 06 y el 30 de noviembre de 2017, el 2° curso de cooperativismo, cuyos principales contenidos son principios y desarrollo del cooperativismo, normativa legal, estructura organizacional, beneficios sociales, deberes y responsabilidades directivas, aspectos financieros y contables, entre otros.

La ceremonia de término donde aprobaron 9 alumnos, se realizó el jueves 30 en el salón auditorio del Edificio corporativo. Asimismo, en la oportunidad estuvieron presentes los integrantes del Consejo de Administración; los integrantes de la Junta de Vigilancia; el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; la plana Gerencial de Capual; los relatores del Curso, el Fiscal, el Contralor de la Cooperativa y familiares de los alumnos, todos quienes le dieron un marco de solemnidad a la ceremonia.



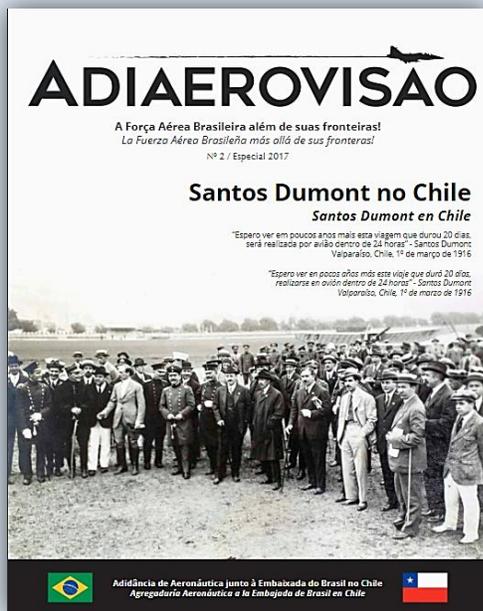
De izquierda a derecha: Iván Orellana Zepeda, Myriam Edita Hueraman Sanhueza, Gabriel Alberto Aravena Cañete, Rafael Burgos Fuentes, José Bernardo Zelada Ponce, Andrés del Carmen Farías Díaz. De espaldas, Mario Rivera Retamal y Christian Sánchez Jara.

Conmemoración del Día del Aviador y de la Aeronáutica del Brasil y lanzamiento de la revista Adiaerovisao

Con una solemne actividad realizada el martes 5 de diciembre y que fuera presidida por el embajador de Brasil en nuestro país, señor Carlos Sérgio Sobral Duarte, y el Agregado Aéreo de Brasil, Coronel de Aviación Paulo César Andari, se conmemoró el Día del Aviador y de la Aeronáutica Brasileña.

En la oportunidad estuvieron presentes el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; el Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Ricardo Gutiérrez Alfaro; el Secretario General de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (DA) Dennis Harvey Parada, Oficiales y Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea de Brasil y Chile, Agregados Aéreos de otras naciones y representantes del mundo aeronáutico, entre otros.

En su discurso, el Agregado Aéreo de Brasil recordó el primer vuelo de Alberto Santos Dumont y destacó los proyectos que actualmente enfrenta la Fuerza Aérea de Brasil y Embraer. Además, agradeció la ayuda prestada por nuestra corporación para la edición especial de la revista Adiaerovisao y felicitó a la dotación de la Agregaduría que regresa a su país después del cumplimiento de su misión en Chile.



Posteriormente, se entregaron distinciones a tres integrantes de la Fuerza Aérea de Chile, por el apoyo y profesionalismo prestado a la Fuerza Aérea Brasileña. El Sargento 1° Luciano Elgueta fue reconocido con la Medalla Bartolomé de Guzmán, mientras que el Comandante de Escuadrilla (BA) Leonardo Carrasco se le otorgó la Medalla al Mérito Santos Dumont, mientras que el General de Brigada Aérea (DA) Dennis Harvey Parada, fue distinguido con la Orden al Mérito Aeronáutico, en el grado de Comendador, la que fue impuesta por el señor Embajador de Brasil en nuestro país.

Acto seguido, se realizó el lanzamiento de la edición especial de la [revista Adiaerovisao](#), sobre las actividades de la Agregaduría Aeronáutica, en la que se dedicó en esta ocasión, una reseña central sobre el paso por Chile del precursor de la aviación mundial, don Alberto Santos Dumont en 1916 y 1922, además de otros interesantes temas.

Finalmente, el embajador Duarte en sus palabras resaltó el buen nivel de las relaciones entre la Fuerza Aérea de Brasil y la Fuerza Aérea de Chile, caracterizadas por una cooperación muy cercana y de alto nivel.



De izquierda a derecha: Norberto Traub, Presidente del IIHACH; Karen Rybertt de Harvey; GDB (AD) Dennis Harvey, Secretario General de la Fuerza Aérea de Chile; Mónica Duarte; Carlos Sérgio Sobral Duarte, Embajador de Brasil en Chile; Coronel de Aviación Paulo César Andari, Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile; Carla Cristina Lozza Andari; GAV Ricardo Gutiérrez Alfaro, Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Homenaje al Teniente de Carabineros don Hernán Merino Correa

El día miércoles 6 de diciembre de 2017, el Instituto Histórico de Carabineros de Chile “General Carlos Ibáñez del Campo”, rindió un sentido homenaje a la memoria de quien en vida fue el teniente de Carabineros don Hernán Merino Correa (Q.E.P.D.).

El homenaje se materializó con una ceremonia de develación del monumento al Héroe Nacional del siglo XX “Teniente Hernán Merino Correa”, obsequiado por el Instituto Histórico de Carabineros de Chile a la Escuela de Fronteras de Carabineros, ubicada en la ciudad de Los Andes y que ostenta el patronímico que recuerda al homenajeado.

A temprana hora la delegación de socios del Instituto de Carabineros, encabezada por su Presidente General Inspector(R) don Hosmán Pérez Sepúlveda, se reunió en la Escuela de Carabineros en Santiago, para desde ahí iniciar el traslado hasta Los Andes, llegando a dicha ciudad a las 10:30 hrs.

Puntualmente a las 11:00 hrs., hizo su llegada al lugar de la ceremonia el General Director de Carabineros de Chile don Bruno Villalobos Krumm, quien en conjunto con el Gobernador señor Daniel Zamorano, al Alcalde señor Manuel Rivera, altas autoridades locales y el Director del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, dieron inicio a la solemne ceremonia.



El General Inspector(R) don Hosmán Pérez Sepúlveda, durante su emotiva alocución

Hizo uso de la palabra el General don Hosmán Pérez Sepúlveda, quien en sentidas palabras realizó una exposición de las circunstancias en que el Teniente Hernán Merino Correa sacrificó su vida el 6 de noviembre de 1965, resguardando la soberanía de Chile en el entonces terreno en litigio de Laguna del Desierto.

Terminada su alocución, el General Pérez, procedió a la develación del monumento, acto en el cual fue acompañado por una hermana del Teniente Merino, la señora Cecilia Merino Correa.

Finalizó la emotiva ceremonia con un magnífico desfile realizado por los integrantes de la Escuela de Fronteras "Teniente Hernán Merino Correa".



Develación del Memorial dedicado al Teniente de Carabineros, Sr. Hernán Merino Correa



Posteriormente las delegaciones asistentes al acto fueron invitadas a un refrigerio que se sirvió en los patios de la Escuela de Fronteras, donde se tuvo la oportunidad de compartir con integrantes de la Institución. Especialmente invitado y representando al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile participaron el Director Secretario Sr. Oscar Avendaño Godoy acompañado por el Socio Honorario Sr. Humberto Limongi Sánchez.



De izquierda a derecha: Coronel de Carabineros (R) Daniel Henríquez Reyes; Teniente Carabineros Felipe Ulloa Pérez; Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario del IIHACH; Coronel de Carabineros (R) Humberto Limongi Sánchez, Socio del IIHACH y el Teniente de Carabineros Cristián Bustamante Valenzuela



De izquierda a derecha: General Director de Carabineros don Bruno Villalobos Krumm junto al Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile "General Carlos Ibáñez del Campo", General Inspector don Hosmán Perez Sepúlveda.

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

Un sentido discurso pronunciado por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de Chile, General de Aviación, señor Lorenzo Villalón del Fierro dio inicio a la actividad que recordó 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 M1 C.

La ceremonia estuvo presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, señor Jorge Robles Mella, contó con la presencia del Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga Vicuña; la Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia Salas; el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, General de Brigada (A) don Víctor Villalobos Collao junto a parte del Alto Mando Institucional, autoridades civiles e invitados especiales,

En el marco de esta celebración y como ya es tradicional en esta fecha, se distinguió a aquellas entidades y personalidades aeronáuticas que se hicieron merecedoras al reconocimiento público por méritos en pro del progreso y de la seguridad de la actividad aérea. En este aspecto, se otorgó el premio, “Paul Tissandier”, el que recayó en el señor Marcos Arellano Venegas, Socio Honorario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y Vicepresidente de la Federación Aérea de Chile, por su brillante trayectoria como piloto, instructor de vuelo, constructor de aeronaves experimentales y por su destacado desempeño en la conducción de la Federación Aérea Nacional durante cinco períodos.



Foto izquierda: El señor Marcos Arellano Venegas, Socio Honorario del IAHACH recibe el premio “Paul Tissandier” de manos del Presidente de la Federación Aérea de Chile, Piloto civil don Rafael Bravo Villaroel.

A continuación la Fuerza Aérea de Chile, junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Compañía de Petróleos de Chile destacaron con el premio “Seguridad de Vuelo” al Club Aéreo de Panguipulli, por haber alcanzado el más alto índice operativo y de seguridad en sus actividades aéreas durante 2017. El Club ha formado más de 60 pilotos y ha tenido un valioso aporte en situaciones de emergencia naturales.



Posteriormente, se impuso la Condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile” en el grado de “Cruz al vuelo distinguido”, al Capitán de Bandada (A) Germán Silva Carrera; al Teniente (A) Raúl Cerda Alvarado; al Suboficial Alfredo Morales Plaza y al Cabo 2º Heraldo Peralta Pincheira por acciones aéreas calificadas de sobresalientes, al efectuar tareas de rescate a bordo de un helicóptero Bell 412 a cinco personas aisladas y en peligro de muerte, tras el aluvión que afectó a la ciudad de Chañaral, en marzo de 2015.



Fueron galardonados, además con esta condecoración, en el grado de “Cruz al Mérito Aeronáutico”, don Jorge Flies Añón, Intendente de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, por sus actividades en beneficio de la Institución y la Aeronáutica nacional, en tanto que, la Subteniente (Rva.) Doctora María Isabel Carrasco fue condecorada por sus actividades afines a la Fuerza Aérea de Chile.

La ceremonia finalizó con la interpretación del Himno “Camaradas” de la Fuerza Aérea de Chile coreada por los asistentes.

A esta actividad tan importante para la aviación nacional concurren 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.



De izquierda a derecha: Jaime Binder Rosas, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil; GAV Arturo Merino Núñez, Jefe del Estado Mayor Conjunto; Alberto Undurraga Vicuña, Ministro de Obras Públicas; Paola Tapia Salas, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; GDA Jorge Robles Mella, Comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile y Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en el aniversario del día en que se recuerda el histórico vuelo que el teniente Dagoberto Godoy realizara en avión sobre las más altas cumbres de la Cordillera de los Andes.



Video con parte de la actividad realizada

- **Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” celebró su trigésimo cuarto aniversario**

El martes 12 de diciembre por la tarde y con gran asistencia de socios, se realizó la ceremonia interna de conmemoración del trigésimo cuarto aniversario del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” en dependencias de la entidad. La actividad fue presidida por el Presidente de esta institución, Coronel de Aviación, don Erick Espinoza Berdichevsky.

La ceremonia de conmemoración se inició con las palabras del Presidente del Centro, quien se refirió a la importancia de pertenecer a “Águilas Blancas” y ser parte de la Institución.



Asimismo, destacó la cooperación y asistencia que presta el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile al interior de la organización para ir conformando un foco real de actividades socio culturales que ofrecer a la comunidad aérea.

- **Ceremonia de Premiación en la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”**

A las 14.30 horas del lunes 11, nuestra corporación estuvo presente en la tradicional ceremonia de premiación de los alumnos de la Promoción 2016-2017.

La emotiva ceremonia fue presidida por el Director de la Escuela de Especialidades, Coronel de Aviación (DA) Ronald Lüttecke J., y contó con la asistencia de ex directores del Instituto, Oficiales de la Fuerza Aérea y de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, autoridades de diferentes organismos públicos y privados, Personal del Cuadro Permanente, Profesores, Alumnos, Personal Civil, familiares de los jóvenes e invitados especiales. A continuación, se premió a los Alumnos destacados durante su permanencia en el Plantel.



De izquierda a derecha: Madre y Padre de la Alumna; Constanza Arriagada, Segunda Antigüedad en la especialidad Controlador Militar de Tránsito Aéreo; Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

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” a la alumna, señorita Constanza Arriagada Godoy. A nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, entregó la distinción nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg. Esta hermosa y significativa distinción, ha sido otorgada por séptimo 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 N°181 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 19.00 horas del miércoles 14 de diciembre, en una solemne ceremonia presidida por el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación señor Arturo Merino Núñez, la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, realizó su tradicional ceremonia de premiación de los Cadetes de cuarto año que en los días próximos a esta fecha, egresaron como Oficiales de la Institución.

El acto, que se llevó a efecto en el Casino de Cadetes del Plantel, contó con la presencia del Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Arturo Merino Núñez; el Director de la Escuela de Aviación, Coronel de Aviación (A) Sergio Rojas; Agregados Aéreos, de Defensa, Militares y Navales de naciones extranjeras, representantes de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, del mundo académico y empresarial; docentes del Instituto; familiares de los premiados y condecorados, además de invitados especiales.

Durante la ceremonia, el Comandante del Grupo Escuela, Comandante de Grupo (DA) Sergio Valencia, destacó que *“la Escuela de Aviación hace un alto en sus actividades de fin de año, para premiar a nuestros mejores Cadetes; quienes hoy reciben sus premios han trabajado con un gran espíritu de cuerpo, con elevada dedicación y con un permanente deseo de superación. Su accionar representa el sacrificio y el empeño por alcanzar el éxito, lo que les ha significado, sin duda alguna, renunciar a una serie de comodidades de forma voluntaria, siguiendo ese llamado interior de convertirse en los mejores”*.



Grupo de Subalféreces que fueron premiados y condecorados esa tarde.

En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, “Premio Coronel de Aviación, Enrique Flores Álvarez” el Subalférez (DA) Christopher Gaona Nova, la que fue impuesta por nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg. Esta hermosa distinción es otorgada por séptimo año consecutivo, rescatando con

ella la memoria de un destacado oficial de la Fuerza Aérea de Chile, que fuera primer Presidente de nuestra corporación y uno de los más renombrados historiadores de la aeronáutica nacional.

- **IIHACH presente en la ceremonia de investidura de nuevos cabos de la Fuerza Aérea de Chile**

En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, uno de nuestros directores, don Rodrigo Jiménez Schmidt asistió a la solemne y emotiva ceremonia que fuera presidida por el Ministro de Defensa Nacional, señor José Antonio Gómez Urrutia, acompañado del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire don Jorge Robles Mella, el pasado lunes 18 de diciembre, donde 235 jóvenes que durante dos años se prepararon y superaron las más altas exigencias de la Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”, fueron investidos como Cabos de la Fuerza Aérea de Chile.

Impecable y gallarda, la Promoción 2016-2017 “Hermes”, ingresó al Patio de Formación del Plantel, para permanecer perfectamente formada frente a las autoridades, familiares e invitados especiales presentes. En la ocasión, se hizo entrega de estímulos a quien logró las más altas calificaciones de la promoción, distinción que recayó en el Cabo Jeremy Aranda, Administrativo en Abastecimiento, quien recibió el premio al Aviador Distinguido y la Medalla “Al Mérito Profesional Ministro de Defensa”.



Posteriormente se dio paso al tradicional Juramento a la Bandera, rito militar con el cual los jóvenes sellaron el compromiso que adquiere todo militar chileno de ofrecer la propia vida por los intereses superiores de la Patria.



Juramento a la Bandera realizado por la Promoción 2016-2017

“Estamos orgullosos de la Promoción 2016-2017”, expresó el Director del Plantel, Coronel de Aviación (DA) Ronald Lüttecke. *“Ellos han cumplido a cabalidad con los objetivos impuestos y su formación, desde el punto de vista del Instituto, ha sido plenamente satisfactoria”, agregó, junto con destacar que “son hombres y mujeres dignos de incorporarse a nuestras filas”.*

Una vez finalizado el Juramento, los recién egresados efectuaron un impecable desfile terrestre frente a la Tribuna Oficial. Padres y familiares de los jóvenes se mostraron orgullosos.

Al finalizar, y luego de entonar el himno de la Escuela, la Promoción “Hermes”, tiró sus gorras al cielo para después culminar con un fraterno abrazo entre camaradas.



- **IHACH presente en la Asamblea General Ordinaria de la Academia de Historia Militar**

En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, nuestro Presidente, don Norberto Traub Gainsborg asistió a la solemne ceremonia que tuvo lugar el pasado martes 19 de diciembre, en el auditorio del Museo Histórico y Militar, donde se realizó a cabo la Asamblea General Ordinaria, en la que se rindió la cuenta anual de las actividades que la Academia de Historia Militar ha realizado durante el año.

El acto, que reunió a un total de setenta personas, sirvió para dar a conocer las actividades y eventos en los que esta corporación ha tomado parte a lo largo del año 2017. En esta ocasión y de manera excepcional, considerando la renuncia del actual presidente de la Academia, general de división Marcos López, se procedió a la elección de un nuevo presidente, resultando electo el general de división don Andrés Avendaño Rojas, quien asumirá funciones a partir del próximo mes de enero.

Nuevos miembros se han unido a nuestro claustro académico, cuyas conferencias de incorporación pudimos disfrutar durante el 2017. Ellos son el contralmirante Victor Larenas Quijada y el general de división Gustavo Nuñez Kocher, Comandante de la Brigada Aérea del Ejército.

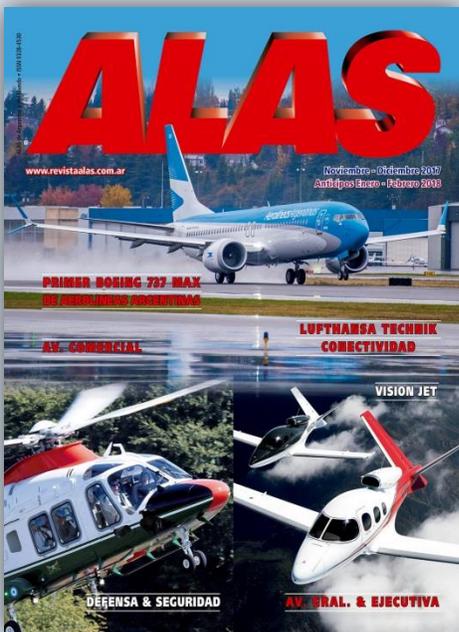
Del mismo modo, en virtud a sus extensas y fructíferas trayectorias como miembros de la Academia de Historia Militar, nuestra corporación ha decidido distinguir con la calidad de miembro honorario al general de división Javier Urbina Paredes, al coronel Carlos Méndez Notari y a don Isidoro Vázquez de Acuña y García del Postigo, estos dos últimos distinguidos miembros de nuestra corporación.

Finalmente, y en mérito a su sobresaliente trayectoria profesional, el Directorio de la Academia de Historia Militar confirió a don Sergio Villalobos Rivera la medalla al mérito historiográfico por sus significativos aportes al desarrollo de la historiografía militar chilena.



Vista general del auditorio de los presentes a la Asamblea Anual

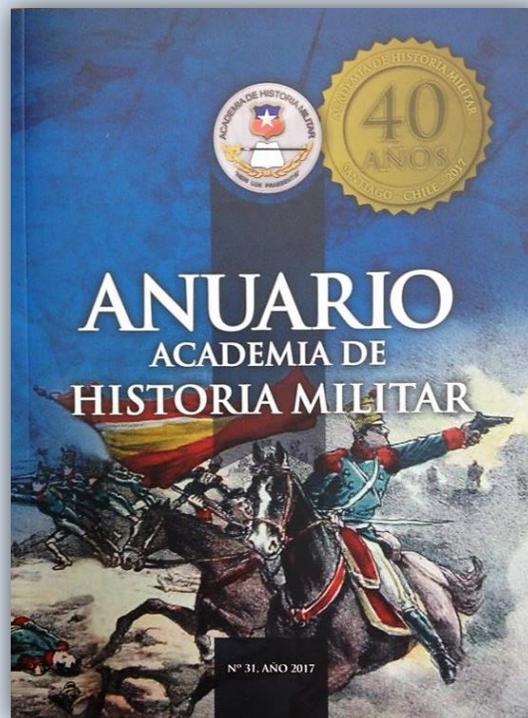
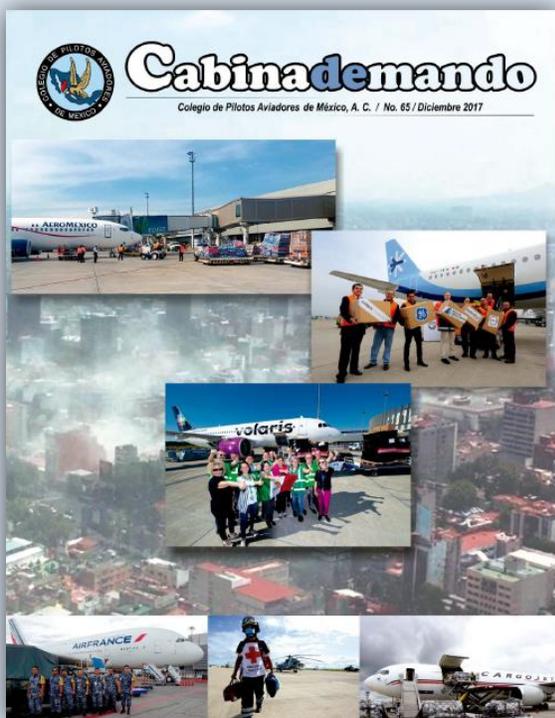
II. Libros, revistas y donaciones recibidas



- En este mes de diciembre, recibimos para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que están disponibles para su consulta o descarga.

Portadas de los libros, revistas y folletos que recibíramos de algunos socios y amigos de la corporación.

Muchas gracias a la Academia de Historia Militar; al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Rino Poletti Barrios, Víctor Hugo Gutiérrez González, Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea de Chile y Gaceta Aeronáutica.



"Políticas Públicas y Desarrollo Aeroportuario"

La infraestructura pública se encuentra intrínsecamente ligada a diferentes sectores de la sociedad. Su desarrollo y proyección forman parte de la aplicación de diversos estándares en donde la participación del Estado y, en algunos casos, del sector privado, juegan un rol gravitante para entregar satisfacción a sus habitantes, los cuales se convierten en los usuarios finales de la aplicación de las Políticas Públicas que se definen sobre estas materias.

Es por ello que este tipo de infraestructura se asocia a una demostración tangible del nivel de crecimiento, desarrollo y progreso de los países, aspecto que se advierte cuando vemos autolistas interurbanas de gran envergadura o las características de sus puertos y aeropuertos. También se advierte en los programas de importancia social, como la red hospitalaria y la infraestructura educativa, sumado a otros modos de transporte terrestre como lo son la red de ferrocarriles y de trenes subterráneos. Todas estas perspectivas constituyen por sí de la esencia del desarrollo y el progreso en un país, lo que resulta en beneficios para sus habitantes.

Sin embargo, algo que a menudo se pasa por alto es el momento de reflexión y de rápida ejecución no lo es al momento de enfrentar la realidad, por cuanto, en muchas oportunidades, las prioridades en la utilización de los recursos presupuestarios de la nación se orientan hacia algún sector en particular, dejando en espera a otros proyectos de infraestructura pública en el país, para atender necesidades de mayor importancia social.

Lo anterior, nos hace pensar que las políticas públicas de infraestructura aeroportuaria dependen ser consideradas como Políticas de Estado, en virtud a que se trata de planificaciones de mediano y largo plazo, de alto costo y que muchas veces trascienden a la administración del gobierno de turno. La inserción de aportes de la empresa privada, a través de los sistemas de concesiones, permite en muchos casos dar cumplimiento efectivo a las demandas de los diferentes sectores insertos en el Sistema Aeroportuario Nacional (SAN).

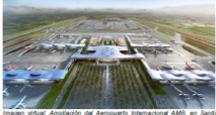


Imagen aérea. Análisis del Aeropuerto Internacional ABE, en Santiago, proyecto concebido y que se está adelantando en 2010, para atender a los 30 millones de pasajeros previstos para esa año. Fuente: IACIP.

Aplicación en el ámbito aeronáutico.

Desde el punto de vista aeronáutico, la implementación de una red de aeropuertos y aeropuertos tiene una significación importante para el Estado. Ello refleja la preocupación de sus autoridades por otorgar una infraestructura aeroportuaria que fomente el desarrollo de este medio de transporte, acorde a las necesidades que plantea la población, que asegura la conectividad aérea del territorio, que sea un aporte al crecimiento del país y que permita, en algunos de ellos, compartir espacios, entre los medios aéreos del sector Defensa con la aviación civil y comercial.

Por otra parte, la perspectiva del crecimiento económico en el marco de la transferencia de bienes y servicios así como la utilización del medio aéreo en forma masiva, demandan un sólido camino hacia el desarrollo. Por ejemplo, cuando un país posee cuencos superiores a 1 y al compararse las cifras totales de pasajeros embarcados cada año versus el número de habitantes de ese país, se establece un índice que señala una tendencia positiva hacia el desarrollo. En Chile, el índice antes señalado es actualmente 1,21. En países del primer mundo esta relación es 3:1. Esto significa, en pocas palabras, una expresión concreta respecto del desarrollo económico del país y del progreso inherente a ello, sustentando la aplicación de políticas públicas de infraestructura aeroportuaria. En tal sentido, nuestro país ha tenido avances significativos en estas materias.

Importancia de la Planificación Estratégica.
 Las características geográficas, morfológicas y meteorológicas de un territorio constituyen, para la aeronáutica, variables importantes de considerarse a la hora de la planificación de largo plazo. En nuestro país, el espacio geográfico que poseemos, que incluye ciudades costeras, valles en los valles transversales, ciudades de alta elevación con respecto al nivel del mar, lomas y linderos, sumado a una climatología diversa, amerita estudios especiales para la selección del diseño apropiado al tipo de aeródromo que se desea construir, ampliar, modificar o reemplazar. En este mismo análisis habrá que agregar el equipamiento técnico necesario para la navegación y el tipo de habilitación, el sistema de navegación (ILS) y la iluminación de pistas para operar con visibilidad escasa o reducida.



Infografía. Aeropuerto El Loa, Coquimbo, en color rojo se aprecia el emplazamiento de su infraestructura hotelística (zona de aterrizaje) y vertical (torre de control), áreas estratégicas en el ABE, que respaldan la llegada de la FACh, por su importancia estratégica. Fuente: Internet.

A su vez, los aspectos relacionados con la ocurrencia de desastres naturales y emergencias antrópicas, también requieren de una mirada crítica en el análisis de la planificación de la infraestructura aeroportuaria, que acorde al desarrollo y generación de aeródromo y helipuertos que faciliten la llegada oportuna de los auxilios cuando sean requeridos, sobre todo en aquellos lugares de difícil acceso por la vía terrestre.

Es importante señalar que dentro del análisis antes mencionado, se agregan criterios vinculados a materias de Defensa, los cuales se suman a los factores de rentabilidad social del ámbito civil requerido para la inversión, considerando la utilización mínima de la red aeroportuaria, por parte de los medios aéreos de la FACh.

Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria Nacional.
 Como consecuencia de lo antes expuesto, el diseño, preparación e implementación de un aeródromo tiene características específicas, considerando que se trata de una obra arquitectónica compleja, no tan sólo por los costos que demanda la construcción sino que también por todas aquellas coordinaciones técnicas requeridas para

satisfacer a los operadores aéreos civiles y militares, el conjunto de stakeholders, que realizan actividades en el entorno aeroportuario; y, finalmente, a los propios usuarios.



Foto: Nueva Terminal del Aeropuerto "El Loa" en Coquimbo. Las obras del nuevo terminal se iniciaron en julio de 2014. Fuente: DGAC.

En Chile, la construcción de la infraestructura vertical y horizontal de los aeródromos y aeropuertos, es de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Aeropuertos. Esta entidad es la que evalúa los proyectos de modernización, ampliación, construcción u otros reformas de la infraestructura aeroportuaria, en coordinación con los integrantes del SAN, teniendo a la vista, entre otros aspectos, el comportamiento presente y futuro del movimiento aéreo, de manera de ajustar, con anticipación, las variables del crecimiento de pasajeros y carga expresados en un horizonte de mediano plazo.

Coordinación del desarrollo aeroportuario.

En el ámbito nacional, existen instancias de coordinación regulares frente al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, que incluyen al Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, entidades que con su trabajo conjunto han permitido un avance significativo en estas materias. De suma a las instancias antes señaladas, el Comité Técnico Aeroespacial, que incorpora a la Fuerza Aérea de Chile como ente clave en la coordinación estratégica destinada al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Al respecto, el comité reúne criterios estratégicos de defensa en la construcción de la pista del Aeropuerto de la Araucanía y en la segunda pista del Aeropuerto de Coquimbo.



Imagen. Sistema Aeroportuario Nacional en la construcción de desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria. Fuente: DGAC.

Por otra parte, a partir del año 2012 se impulsó el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), el cual se apoya en la Corporación para el Desarrollo de Políticas de Infraestructura, entidad privada sin

fines de lucro, que tiene como propósito "promover políticas de infraestructura pública con el carácter de Políticas de Estado, en una perspectiva de largo plazo". Este Consejo ha incorporado una serie de consideraciones técnicas para cubrir el área de la infraestructura aeroportuaria. Entre las proyecciones más relevantes de este ámbito de las políticas públicas elaboradas en 2016, se destacan las que a continuación se indican:

- Expandir los aeropuertos más rápidamente, sin esperar a que colapsen por congestión.
- Continuar con los programas de concesiones de aeropuertos, que incluyan a la red secundaria y otras formas de asociación.
- Desarrollar una Estrategia Nacional Aeroportuaria, de largo plazo, incluyendo a todos los organismos afines e identificando las inversiones necesarias en este tipo de infraestructura.

En este sentido, el CPI, busca crear un espacio de debate y reflexión y reúne a académicos, profesionales del ámbito privado y a otras personas interesadas en el tema del desarrollo de infraestructuras, con el objeto de generar una Política de Estado que oriente su desarrollo, de forma íntegra y a largo plazo.



Foto: Aeropuerto de la Araucanía, Coquimbo, en color rojo se aprecia el emplazamiento de su infraestructura hotelística (zona de aterrizaje) y vertical (torre de control), áreas estratégicas en el ABE, que respaldan la llegada de la FACh, por su importancia estratégica. Fuente: Internet.

Reflexión Final.
 El desarrollo de la infraestructura pública representa un beneficio para toda la población, proporcionando soluciones de largo plazo en variados sectores, lo que aumenta su calidad de vida.

Sin lugar a dudas, la infraestructura aeroportuaria es de complejo desarrollo, tanto por los procesos técnico-administrativos asociados a su construcción, a la materialización de la obra en sí, como también por los costos y su tratamiento. En consecuencia, su planificación, debe ser de una correcta y afinada coordinación entre los diferentes actores que participan en la elaboración de Políticas Públicas que tengan relación con el Desarrollo Aeroportuario Nacional, de modo que los proyectos presentados sean efectiva y eficientemente realizados.

En este sentido, la participación de la Fuerza Aérea de Chile en el Comité Técnico Aeroespacial, resulta fundamental para incorporar una mirada estratégica en la formulación de las Políticas de Desarrollo Aeroportuario Nacional, y de suma a los factores económicos y de transporte, los relativos a las tareas contenidas en las áreas de misión de las instituciones, tanto en su importante rol de defensa, como en su aporte a la acción del Estado ante situaciones de desastres o emergencias y su contribución al desarrollo e integración nacional.

Análisis basado en "Fuerza Aérea de Chile: Políticas de Infraestructura" (CPI) del 12 de Mayo 2016, más notas y análisis del sector. IACIP.

Entrada nueva en Gaceta Aeronautica

Nuevo Pudahuel celebra fin de año con un "spotter day navideño"

por Carlos Ay

La administradora del Aeropuerto Internacional "Comodoro Arturo Merino Benítez" volvió a recibir a la comunidad spotter para una jornada de fotografía al interior de la principal terminal aérea de Chile.

[Leer más de esta entrada](#)

Carlos Ay | diciembre 21, 2017 en 5:00 pm | URL: <https://wp.me/p1P39s-6H1>

[Comentario](#) Ver todos los comentarios

Junto con saludar a nuestros amigos de la Argentina, les dejamos para nuestros lectores este interesante link recibido desde la Gaceta Aeronáutica.

III. Alianzas culturales y otros

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

- **Destacado proceso de certificación de aeródromos en Chile**

El proceso de Certificación de Aeropuertos representa gran relevancia para la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y para el país ante la Comunidad Aeronáutica Internacional, tanto por el beneficio para la Seguridad Operacional como por el cumplimiento de los compromisos adquiridos ante la Región, por lo que se encuentra en desarrollo un programa de certificación de los Aeropuertos de Chile, todo lo anterior enmarcado en el cumplimiento del compromiso adquirido por la DGAC de Chile en la Declaración de Bogotá, suscrito en el año 2013.

Todo el proceso se realiza conforme lo dispone el conjunto de normas chilenas del área Aeródromos, principalmente la adoptada de los reglamentos latinoamericanos LAR - AGA del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

La Certificación Aeroportuaria se basa en el cumplimiento de reglamentos de Diseño y Operación, todo en beneficio de la seguridad operacional, bajo aspectos de estandarización internacional, aplicables actualmente en los países de la Región Sudamericana de OACI, dentro de los cuales ya existen Aeropuertos Certificados; en que Chile se sumó a partir del 05 de diciembre 2016 con “Chacalluta”, Arica y continuó en octubre y noviembre del presente año con “Diego Aracena” de Iquique, “Andrés Sabella” de Antofagasta y “La Araucanía” de Temuco.

Para el efecto, especial relevancia tienen de Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), el Manual del Aeropuerto (M.A.) y la Infraestructura horizontal e Instalaciones de cada Unidad. Toda esta actividad ha sido evaluada satisfactoriamente en la reciente Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM) – USOAP realizada a la DGAC; Chile en marzo/abril 2017 y además durante el desarrollo de Reuniones del Panel de Expertos de Aeródromos, realizadas en la ciudad de Lima, Perú.

En esta última, su Punto Focal, Administrador de Aeropuertos DGAC, Sr. Oscar Medina Rojas, (socio de nuestro Instituto) expuso el Proceso de Certificación de Aeropuertos realizado en Chile, teniendo gran aceptación y recibiendo felicitaciones por lo realizado y logrado por el Estado de Chile, lo que además fue destacado por el Director Regional de OACI, constituyéndose este proceso en ejemplo para los países de la Región, tanto en la aplicación de la normativa LAR AGA, (adoptada como DAN DGAC - Chile), como por el profesionalismo en las labores de trabajo en equipo y compromiso demostrados.

Oscar Medina Rojas

Administrador de Aeropuertos

Encargado Sección Certificación de Aeródromos

Socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



En Panel de Expertos de Aeródromos del SRVSOP se destaca el proceso de Certificación de Aeródromos llevado por la DGAC Chile. (De izquierda a derecha: Martín Jacquet (Argentina) Presidente; Fabio Salvatierra, Oficial Regional AGA; Franklin Hoyer, Director Regional OACI y Oscar Medina (Chile), Vicepresidente del Panel.



Ceremonia de Certificación del Aeródromo La Araucanía. De izq. a der: Jefe Ad. La Araucanía don Héctor Jara, Director General de Aeronáutica Civil; General de Brigada Aérea (A) Víctor Villalobos; Jefe Sección Certificación de Aeródromos, don Oscar Medina, Inspector de Aeródromos don Mario Verdugo.

- **Celebración del Día de Nuestra Señora de Loreto, Patrona declarada de los aeronavegantes y de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE).**

El 24 de marzo de 1920, el entonces Papa Benedicto XV, proclamó y declaró a la Santísima Virgen María en su advocación de Nuestra Señora de Loreto, como la Patrona de todos los aeronautas del mundo. Siendo más tarde asumida como la patrona de muchas fuerzas aéreas, cuerpos de aviación, compañías aéreas, pilotos, tripulantes e instituciones aeronáuticas.

La denominación de Loreto se debe a una fiel tradición transmitida oralmente desde el siglo XIII y fijada por escrito a partir de la segunda mitad del siglo XV, según la cual el 12 de mayo de 1291, cuando los cruzados tuvieron que abandonar Tierra Santa, la casa de la Virgen, en la que vivía cuando se encarnó el Hijo de Dios y donde éste pasó la mayor parte de su vida con su Madre y San José fue transportada mediante misterio angélico desde Nazaret a Tersaco, en Dalmacia y luego desde allí, en la noche del 10 de diciembre de 1294, hasta un lugar llamado Loreto (Italia) que se deriva del nombre latino del laurel (lauretum), por lo que el nombre del pueblo significaba “lugar poblado de laureles”. El Santuario de la Virgen de Loreto se levantó en el Siglo XIV y en su interior se ubicó la Santa Casa de Nazaret. Es por esta razón que la festividad se celebra en todo el mundo, los días 10 de diciembre.

En Chile, la ceremonia que fue oficiada por el Vicario Episcopal y Jefe del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile, Comandante de Grupo (SR) Hugo Cuevas junto a otros capellanes de la Guarnición Aérea de Santiago.

En la oportunidad, el Padre Hugo Cuevas invocó la protección de la Virgen de Loreto para todos los integrantes de la Institución y sus familias, manifestando que *“para la Fuerza Aérea de Chile esta festividad religiosa tiene una relevancia trascendental por ser la Patrona Universal de Aviación y por ello nos congregamos para celebrar esta misa de Acción de Gracias, con el propósito de fortalecer nuestros espíritu de servicio a la Patria como soldados aviadores”*.



Durante este mes fuimos informados que similares celebraciones tuvieron en otras naciones, algunas de ellas especialmente encargadas por las Academias o Institutos congéneres al nuestro y todos pertenecientes a la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales.

Este hecho marca especial relevancia tras haber sido proclamada en ceremonia pública, en la hermosa e imponente Iglesia de la Sagrada Familia de la ciudad de México D.F., efectuada en el mes de octubre de 1915, y a la que acudieron casi la totalidad de las entidades miembros de la FIDEHAE, agrupación que en el 2016 cumpliera sus primeros 20 años de existencia.

Al respecto y en esa ocasión, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señaló: *“estamos muy contentos, pues cuando asumimos esta advocación en nuestra organización, no sólo lo hicimos pensando en tener una Patrona que nos cuidara, protegiera e intercediera ante Dios en favor de nosotros, sino que la elegimos como Madre universal que hermanara por siempre a las entidades miembros”*.



De izquierda a derecha: Imagen de Nuestra Señora de Loreto obsequiada por el Instituto Nacional Newberiano de Argentina para la ceremonia de proclamación como Patrona de FIDEHAE en 2015, y que fuera este año (imagen central) nuevamente expuesta en una iglesia mexicana por nuestros amigos de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos (SMEAL), durante el Adviento junto al pesebre desde el pasado 10 de diciembre.

Foto derecha: Imagen expuesta por nuestros amigos del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, la que fuera realizada con gran maestría por don Rino Poletti Barrios, y obsequiada al INDOHA por nuestra corporación durante su valiosa participación en el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica realizado en Santiago de Chile el 2016.

- **Saludos varios para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, su Honorable Directorio y distinguidos miembros.**

Queridos Colegas,

Les deseo a todos los miembros de la Comisión Internacional de Historia Militar y a todos los historiadores militares y aeronáuticos una feliz Navidad y un Feliz Año Nuevo 2017.

Con cordialidad

Prof. Dr. Massimo de Leonardis

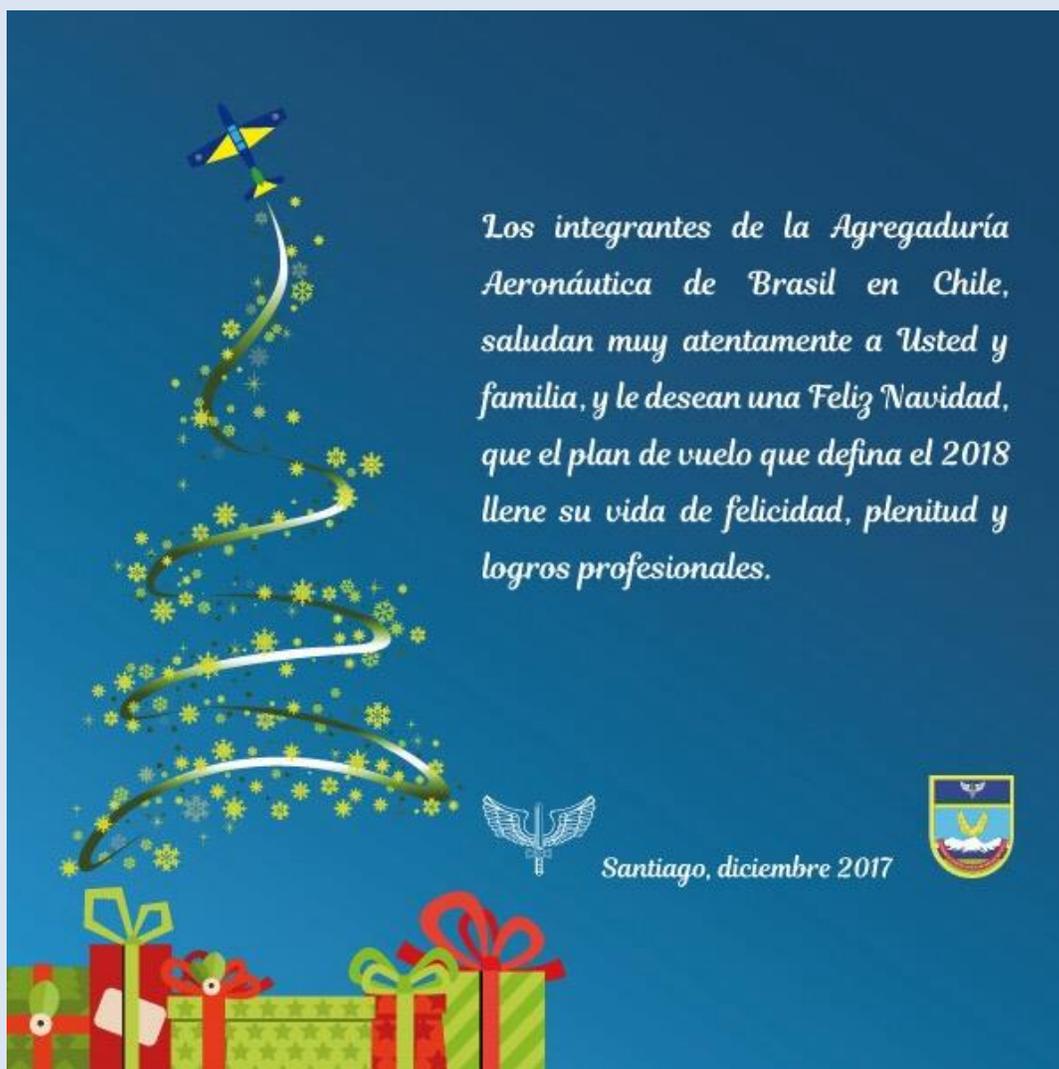
President of the International Commission of Military History

Président de la Commission Internationale d'Histoire Militaire



**MUCHAS GRACIAS POR SUS SALUDOS
Y FELICITACIONES POR LA LABOR CUMPLIDA**

HERNAN VALENZUELA PETIT BREUILH





¡Felices Fiestas!

A nombre del equipo del Instituto Chileno de Campos de Hielo, les deseamos una muy Feliz Navidad junto a sus seres queridos y que en este nuevo año 2018, se cumplan todas sus sueños y proyectos.

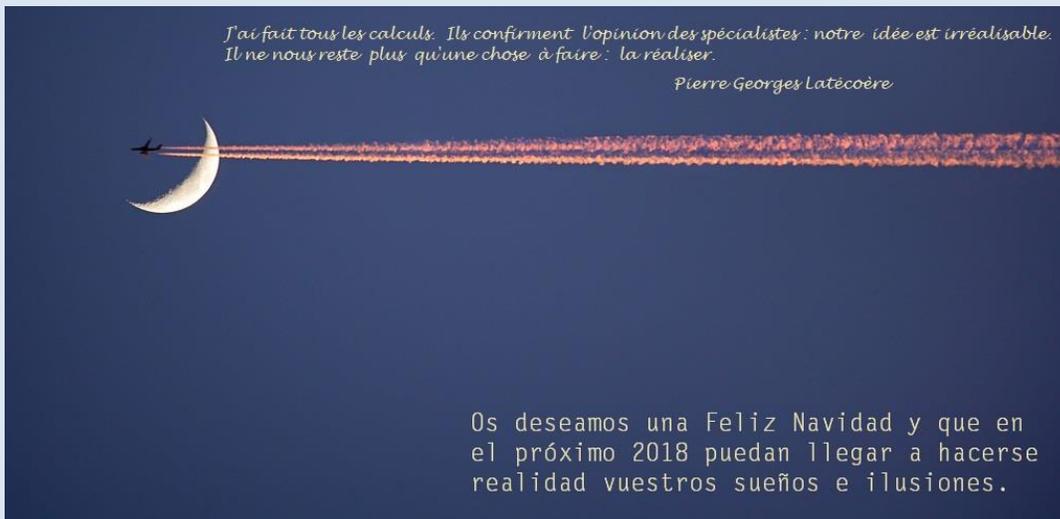


Luis Patricio Gallo Guíñez
Presidente



Foto: Monte Fitz Roy - Campo de Hielo Sur - Agosto 2017



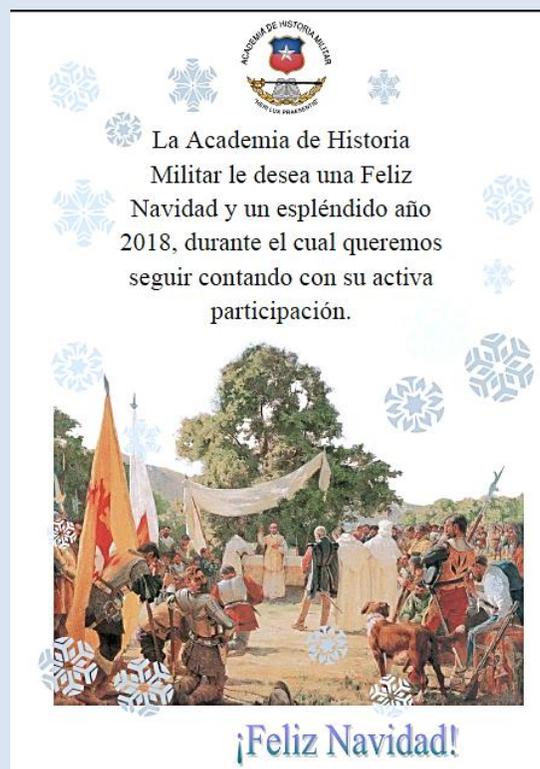


Mis mejores deseos, desde España, para todos en el año que vamos a comenzar. Que en él se hagan realidad todos vuestros sueños.

Un fuerte abrazo
Julián Oller

AGRADEZCO Y RETRIBUYO LOS AFECTUOSOS SALUDOS DE NAVIDAD Y AÑO NUEVO, CON VOTOS POR LA FELICIDAD DE SUS INTEGRANTES Y MUCHO ÉXITO EN SU GESTIÓN.

UN ABRAZO DE,
SERGIO MARTÍNEZ BAEZA.





*El Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales
les desea una muy feliz Navidad y un próspero Año
Nuevo 2018. Gracias por su apoyo!*



Estrategia, Aeronáutica, Espacio, Tecnología & Innovación



**Deseo a todos ustedes una muy
Feliz Navidad junto a sus familias
y seres queridos y que el sol de
este bello amanecer en Tongariki ,
les ilumine durante todo el año
2018
Iorana korua ta'ato'a**

Saludos de don Enrique Carrasco Henríquez, nuestro Socio representante en Isla de Pascua

LA GLORIOSA BANDADA MITCHELL PUERTO MONTT DEPENDIENTE DE LA ESCUADRILLA MITCHELL DE SANTIAGO DE CHILE, A TRAVES DE SU PRESIDENTE Y DIRECTIVA EN GENERAL, HACE LLEGAR ESTE SALUDO NAVIDEÑO 2017 A TODOS SUS AMIGOS Y CAMARADAS, FAMILIARES Y SUS RESPECTIVOS NÚCLEOS DESCENDENTES.

MUY EN ESPECIAL, A TODOS LOS AMIGOS Y CAMARADAS DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONAÚTICAS DE CHILE, DIRECTIVA, SOCIOS Y MIEMBROS CORRESPONDIENTES.

ALFREDO MELLADO YAÑEZ
SECRETARIO Y RELACIONADOR
PUBLICO DE LA BANDADA
MITCHELL DE PUERTO MONTT



Raúl Gmo. Elizalde Saavedra
Teniente Coronel (R)

Jefe Departamento de Asuntos Corporativos
Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio
Histórico y Militar
Blanco Encalada 1550 Of. 227 Santiago
226995346 226993906
Cel. 7 88 79269

Corporación Conservación
y Difusión del Patrimonio
Histórico y Militar



asuntoscorporativos@cphm.cl
www.cphm.cl



Feliz Navidad le desea el equipo de

**Diario
Constitucional**



FELICES FIESTAS PARA TODOS EN CHILE, LOS APRECIO MUCHO
Y LES DESEO LO MEJOR EN EL 2018.

SALUDOS

DR. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D
Derecho Aeronáutico y del Espacio
Facultad de Derecho Dpto. de Postgrados
Universidad Upe de Málaga-España.



Portada de la muy cordial tarjeta de saludos del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella para cada uno de sus distinguidos y valiosos miembros

Estimados Srs. IIHACH:

Junto con saludarlos mucho agradecemos vuestro saludo, deseándoles también que tengan todos ustedes una muy buena Navidad en familia y mejor año 2018, pleno de éxitos y satisfacciones.

Con un afectuoso abrazo.

José G. Gaete Paredes GDB
Presidente INHICH.

Apreciado Norberto
Agradezco el atento saludo recibido y reitero los míos para ti y todos los miembros del Instituto.

Celestino Higor Ortiz
celestino@higor.cl

Estimado Presidente,
junto con agradecer su confianza y compromiso en nuestras actividades
les deseo que tengan un feliz término 2017 y exitoso comienzo 2018.

Feliz Navidad y Año Nuevo.

Saludos cordiales,

Mg. Beatriz Trujillo Del Campo
Encargada Portal Empleos
Oficina Fidelización Egresados
FAC-TEC
USACH
227180566
beatriz.trujillo.usach.cl

Chers amis du CIHM,

Afin de vous tenir au courant des activités de la communauté du CIHM, j'ai le plaisir de vous envoyer la Lettre d'information de décembre 2017. Je voudrais également vous présenter mes meilleurs vœux pour 2018. Que l'année soit heureuse tant au niveau familial qu'au niveau académique avec un congrès très intéressant en Israël.

Bien cordialement.

Kris

Kris QUANTEN, Dr
Lieutenant-Colonel GS
Secretary-General of the International Commission of Military History

Royal Military Academy
Avenue de la Renaissance 30
1000 BRUSSELS

Descargar Boletín ICMH



- Se recuerda que en marzo de 2018, vence el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacial



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

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

Invitados especiales: Miembros de la FIDEHAE



Dirigido a todo el público académico
y amantes de la aviación

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

**¡Se parte de este
gran encuentro!**

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

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

- **El Comité Internacional de Historia Militar (ICMH) publica una nota de reconocimiento para el sitio web del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y recomienda sus “*ricos y largos Boletines mensuales*” a la comunidad internacional de historiadores militares**

1943-45 will be soon added to the Project. Through a website, tourist routes and exhibitions the Liberation Route Europe seeks to connect this history with the lives of today's Europeans, underscoring the role of international reconciliation in promoting reflection on the value of our hard-won freedoms.

Among the eight members of the Historical Advisory Committee are the Honorary President of ICMH, Prof. Em. Luc de Vos, and the current President, Prof. Massimo de Leonardis.

The Instituto de Investigaciones Histórico Aeronauticas de Chile

The Instituto de Investigaciones Histórico Aeronauticas de Chile manages a quite interesting website (<https://iihach.wixsite.com/historiaaeronautica>) and publishes a very rich and long monthly Bulletin on its activities. We invite all members of ICMH, in particularly those interested in the history of Aviation, to look into the website and ask to be included in the Bulletin's mailing list.

22

Visit the ICMH website: <http://icmh-cihm.org/>

- Durante el mes de diciembre, la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, destacó el trabajo escrito por el señor Norberto Traub, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Universidad de Santiago de Chile
> Portada > Contacto > Búsqueda

[Universidad](#) > [Admisión](#) > [Facultades](#) > [Docencia](#) > [Investigación](#) > [Extensión](#) > [Comunicaciones](#) > [Egresados](#) > [Estudiantes](#) > [Servicios Portal](#) > [R. Internacionales](#)

Facultad Tecnológica

Bienvenida

+ La Facultad

+ Departamentos

+ Cuerpo Académico

+ Oferta Académica

+ Vicedecanato de

Docencia

+ Investigación

+ Vinculación con el

Medio

+ Asistencia Técnica

+ Estudiantes

Enlaces

Facultad | Publicado el 20 de Diciembre de 2017

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas publica en la revista de Posibilismo reseña de los globos aerostáticos en Chile



Norberto Traub Gainsborg que tanto de manera personal como institucional en calidad de Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas ha colaborado estrechamente con nuestra Universidad en particular develando el trascendental rol de la Escuela de Artes y Oficios en los albores de la aeronáutica chilena, ahora ofrece una exhaustiva y entretenida revisión de los globos aerostáticos en Chile. Combinando rigurosidad con amenidad, el autor nos lleva al pasado de la romántica y a la vez tecnológica historia de conquista del espacio aéreo por medio de aerostatos.

Ciertamente la obra de Traub que él denomina "Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo posterior" publicada en la línea Hors-série de noviembre del Journal of Technological Possibilism de nuestra Facultad, es tan atrayente que invita a disfrutarla en familia.

[Descarga del artículo aquí](#)

← Volver
🖨 Imprimir

Facultad Tecnológica | Avenida Ecuador Nº 3769, comuna de Estación Central | E-mail comunicaciones.factec@usach.cl | Teléfono (56 2) 718 - 0500

Universidad De Santiago De Chile. Avenida Alameda Libertador Bernardo O'Higgins 3363. Estación Central. Santiago. Chile
| Mesa Central (562) 718 00 00-Soporte Técnico Segic : 7180225 - Resolución Óptima De 800x600.

IV. 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 Aero Club 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



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

aterrizaje con motor apagado.

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 Omar Page.



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

01/01/1917. Se efectúa un concurso aeronáutico en el Club Hípico, con participación de la Fuerzas Armadas, a beneficio del Hospital Militar y a fin de reunir fondos para la instalación de un Parque Aerostático del Aeroclub de Chile.

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, señor 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 Aero Club de Chile.



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 y bautizado como “Valparaíso”.

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, pilotadas por el francés señor Paul Vachet y los argentinos Pedro Ficarelli y Leonardo Selvetti.

01/01/1936. El presidente dominicano, señor 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 Torrés (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 (cargo desempeñado desde febrero de 1913 hasta marzo de 1915).

03/01/1946. El avión Lockheed Electra Nº505 de la Línea Aérea Nacional (LAN), vuela por primera vez a la localidad argentina de Río Gallegos desde Punta Arenas en Chile.

04/01/1954. El Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo dicta un Decreto de Fuerza Ley con el cual se fija el texto refundido de los D.F.L. Nos. 101 del 27 de junio y 239 de 30 de julio de 1953, que crean la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE). En él se mencionan en sus artículos 1º lo siguiente:

Créase la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE), organismo con personalidad jurídica y administración autónoma, que tendrá patrimonio propio y que se regirá por las disposiciones del presente Decreto de Fuerza Ley y del Reglamento que se dictará posteriormente. Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y, en general con el fomento de las actividades aeronáuticas del país. Podrá además, fabricar y comerciar con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.

Artículo 2.- La Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) tendrá su domicilio en Santiago y estará a cargo del Oficial Superior o Jefe que la Fuerza Aérea designe como Gerente de ella.

Artículo 18.- Para todos los efectos administrativos, la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) dependerá del Ministerio de Defensa Nacional por intermedio del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

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".

05/01/1930. Se inaugura el servicio aéreo entre Santiago y Puerto Montt con aviones Junkers R-42

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 a las 17 horas de éste día. El acto se realizó en una de las salas de conferencias que poseía en sus tiempos el diario "el Sur", la que hoy ocupa la dirección de dicho diario. Patrocinó esta idea con todo entusiasmo el señor Eric Jacobsen Wessel, quien había llegado a esta ciudad en 1939, como arquitecto de los FF.CC. del estado. Era socio fundador del Club Aéreo de Valparaíso, donde recibió su título de aviador civil poco tiempo después se incorporó como oficial de reserva de la Fuerza Aérea de 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 anfibia Sikorsky S-43 "Magallanes" piloteado por el Capitán de Bandada (A) Carlos Abel Kreft y el Teniente 1° (A) Tomás Gatica Ibacache, 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 Brasileira, que durante la Primera Guerra Mundial, van 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.

08/01/1944. La Línea Aérea Nacional (LAN), recibe el Premio Continental de 1942, que otorga el Consejo Interamericano de Seguridad de Nueva York, por haber mantenido sus servicios sin fatalidad alguna para los pasajeros o para las tripulaciones, sobre una distancia total de 1.396.890 kilómetros en su red sudamericana de 2.118 kilómetros con un recorrido total de 10.326,546 kilómetros. Se

realiza una ceremonia en el aeropuerto de Los Cerrillos, la que fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, don Óscar Escudero Otárola.

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.

Foto del Club Aéreo de la Ciudad de Puerto Varas. (2005)



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 demostró la capacidad que la Fuerza Aérea de Chile tiene 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 Ili S.; y el CDB (A) Tomislav Spajocovic.

La idea de reponer el antiguo cuadro acrobático “Cóncores 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 N° 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 (Ivan) 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 N°87 de junio de 1910 del Aero Club de Francia y fue formado en la Escuela de Vuelo del piloto y constructor chileno, José Luis Sánchez Besa.



Estampilla del Correo de Croacia (2014)

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.

17/01/1917. Es aprobado a través del Decreto N° 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. (Este año 2016 se cumple el 95º Aniversario de este gran logro para la Aviación)

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 cubanos 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.

18/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Santiago (Los Cerrillos) y Punta Arenas (Bahía Catalina), efectuado en un avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN).

19/01/2009. Panamá se convierte en el primer país de América Latina en utilizar el sistema ADS-B (Automatic Dependence 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.

20/01/1944. El avión Lockheed Lodestar Nº503 de la Línea Aérea Nacional (LAN), tripulado por los Comandantes Eduardo Lazo y Eduardo von Bischoffshausen, junto al mecánico Fernando Mella; se precipitan a tierra al despegar del aeródromo mendocino de El Plumerillo.

Su trágica historia extractada de un artículo aparecido en el Diario de Cuyo, relata lo sucedido: *“Una vez más un fuerte terremoto ha golpeado a los hermanos chilenos, las regiones del centro y sur del país son, sobre todo, las más afectadas. Nuestra ayuda a todo tipo de damnificados debe ser inmediata y lo más completa posible, esta reacción es la más lógica frente a seres humanos que enfrentan una desgracia, pero lo debe ser mucho más cuando el afectado es el pueblo chileno. Precisamente si alguien fue rápido en reaccionar cuando sufrimos la catástrofe sísmica de 1944, fue el conjunto de la sociedad chilena.*

Inmediatamente se organizaron colectas populares para ayudar a los afectados, y el domingo 16 de enero, al día siguiente de nuestro drama, ya estaba aterrizando un avión militar chileno trayendo ayuda. Y desde entonces todas las jornadas siguientes llegaba un avión trayendo esperanza desde el otro lado de la cordillera.

El quinto vuelo, el del día jueves 20 de enero, partió de Santiago con una carga de medicamentos y leche fresca en damajuanas, la leche en polvo todavía era un producto casi desconocido.

Como entonces era habitual, el aparato realizó una escala técnica en el aeropuerto de El Plumerillo en Mendoza, allí el Capitán Lazo fue informado de que había más de 2.000 heridos sanjuaninos que ya eran atendidos en hospitales mendocinos, por lo que se le solicitó que descargase allí los medicamentos que se transportaban. Esto se realizó inmediatamente y como entonces quedaba espacio libre se autorizó a subir al avión y seguir vuelo hasta San Juan a un conjunto de enfermeras y médicos sanjuaninos. No bien Lazo hizo despegar el aparato, la carga de damajuanas de leche se desestibó, es decir se desprendió de los cordones que las sujetaban, lo que provocó un desequilibrio que hizo entrar al avión en tirabuzón y estrellarse contra el suelo. Todos murieron.”

20/01/1951. El avión anfibia Consolidated OA-1 A Catalina Nº 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 2º Alfredo Aguilar Cerón, piloto; Teniente 2º José Nuñez Rousseau, piloto y navegante; Sub Teniente Sabino Poblete A., piloto y navegante; Sargento 1º Gilberto Carroza, mecánico; Sargento 2º 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 Pacífico 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. Tres de sus integrantes, fueron destacados socios de nuestra corporación.

20/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas (Bahía Catalina) y Arica (El Buitre), efectuado en el avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN). Tripulan el bimotor, el comandante Alfonso Cuadrado Merino; el Gerente Técnico Adalberto Fernández Ferreira; el ingeniero de vuelo Jaime Ortiz Carvajal y el Director de la Revista Vea, el periodista Genaro Medina. Debido a las malas condiciones meteorológicas se alteró la ruta, recorriendo el vuelo finalmente 4.185 kilómetros. Este vuelo fue dispuesto por el Vicepresidente de Lan, don Arturo Merino Benítez, como una manera de homenaje en el Día del Roto Chileno, demostrando con ello al país la calidad de trabajo técnico de los mecánicos y la eficiencia de sus tripulantes.

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 N°3, 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. El Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez es designado Director Honorario del Círculo de Pilotos de Lan-Chile, por medio de un documento firmado por el Presidente y el Secretario, comunicación que el Ilustre fundador de LAN, agradece días más tarde.

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 recordado amigo, señor Alejo Williamson Dávila (Q.E.P.D.)

25/01/1940. Por Decreto Supremo N°43, se acepta la renuncia al Presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional (LAN), Comodoro Arturo Merino Benítez, siendo reemplazado por el abogado señor Pedro Opitz Velásquez.

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" N°6 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".

27/01/1927. La Armada de Chile inaugura la Base Aeronaval de Quintero, cuya proyección y construcción data de 1922, cuando el entonces comandante Edgardo von Schroeders efectuara la primera campaña de verano en la que se comprobaran las bondades de la bahía. Durante los tres años siguientes, se adquirieron los terrenos y se gestionaron los fondos para construir. Con fecha 29 de enero, se concretaba el traslado definitivo del personal y material de vuelo, los que serían alojados en un edificio y un primer hangar. Al año siguiente, se inauguraba el segundo hangar, que por su estructura y dimensiones, fue considerado el mayor edificio de su tipo en Sudamérica.



Este traslado desde la Base de Las Torpederas en Valparaíso a Quintero, cerró un capítulo importante para la joven especialidad aérea en la Armada.

Poco tiempo después, en marzo de 1930, se producía la unificación de los Servicios Aéreos, con lo que el material e instalaciones del Servicio de la Aviación Naval, pasaron a la Fuerza Aérea Nacional. Junto a ello, el Decreto Ley N°1167, agregó entre varios puntos: *...que todos aquellos militares o marinos que voluntariamente pasaran a incrementar esta nueva arma de la Defensa Nacional, serían automáticamente ascendidos.*

Al respecto, un antiguo Marinero 1º, don Félix Mateo, consignaría tiempo más tarde lo siguiente: *“Corría el año 1930; para ser más preciso era el día 29 de junio. La Comandancia de la Base Aeronaval había comunicado a todo el personal que para el día siguiente, miércoles 30, había una formación de parada con los nuevos uniformes que nos vestiría como aviadores, como funcionarios fundadores y precursores de la Fuerza Aérea. ¡Qué alegría la de aquella tarde!”*

27/01/1930. A las 10.20 horas, el bombardero Junkers R-42 W 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: el Técnico Mecánico civil Fritz Reiche; Sargento 1º Radioperador Luis Soto Vásquez; Sargento 2º Fotógrafo Alfredo Moreno Mendoza; y Cabo 1º Mecánico Uldaricio Espinoza P. 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 N°4 (Transporte).

28/01/1999. Operación Aurora Austral. Con esta fecha un Helicóptero Sikorsky UH-60 “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 N°2.

29/01/1959. Segundo vuelo del OA-10A Catalina N°560 "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 N° 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.



Detalle de un Boeing 727-200 de LAB frente al hangar de mantenimiento en el aeropuerto de Cochabamba (2008)



31/01/2010. Comienzan a llegar a Chile, los aviones EMB-314 “Súper Tucano”, adquiridos en Brasil para cumplir roles de entrenamiento táctico en el Grupo de Aviación N° 1, basado en Iquique.

Fotografía: Rodrigo Loyola (FIDAEGROUP)

V. Galería de hombres y hechos destacados

Chileno-alemanes aviadores en la Primera Guerra Mundial



Soldados alemanes durante la llamada Guerra de Trincheras, al fondo sobre el campo vuelan un par de biplanos.
("Handgranaten werfen" Col. Norberto Traub)

En "1914, el año de la catástrofe" el historiador y periodista inglés Max Hastings se cuadra con la versión de la culpa alemana. Se lee *"aunque seamos prudentes al valorar la importancia del Comité de Guerra de 1912 (entre Guillermo II y sus caudillos, donde habrían quedado claras las intenciones alemanas de ir a la guerra) y rechazamos la tesis más oscura de Fisher, según la cual Alemania, a partir de entonces, encaminó su política a precipitar un conflicto general en Europa, el testimonio de la posterior conducta alemana nos muestra un Berlín asombradamente tranquilo ante la posibilidad de semejante resultado"*. Sea como haya sido, y quien finalmente haya tenido la culpa, ese 1914 no se borrará nunca de la historia mundial y de muchos de los relatos familiares que retoman de tanto en tanto los descendientes de aquellas colonias extranjeras residentes en Chile y que en esos días de peligro para sus respectivas Patrias de origen, acudieron al llamado de la sangre.

En lo concreto, había sido el sistema de pactos y alianzas entre los países, lo que hizo que la guerra se extendiera por toda Europa. Austria-Hungría declara la guerra a Rusia, Serbia a Alemania y Montenegro a Austria-Hungría y así uno a uno, fueron entrando a esta pesadilla que duraría cuatro años en el conflicto, pero que aún hoy deja secuelas.

Antecedentes previos

Alemanes, ingleses, franceses e italianos, chilenos descendientes de ellos por igual, viajaban como podían para enlistarse en la defensa de sus respectivas naciones. Aun cuando las simpatías por uno u otro bando se concentraban en algunos sectores, el Gobierno de Chile y su gente aparecía neutral ante el conflicto, situación que sin duda fue cambiando al menos en lo cotidiano, a medida que la guerra avanzó y los afectos, tradiciones e intereses se hicieron sentir.

Un buen ejemplo de lo planteado, se puede apreciar a través de las relaciones y respeto que existía entre el Ejército y la Armada de Chile hacia las naciones beligerantes, como lo era el vínculo de respeto y admiración hacia Alemania por el primero y el que existe hacia Inglaterra y sus tradiciones navales por parte de nuestra Marina.

Por otra parte, en la civilidad académica, siempre ha existido respeto por la cultura francesa, algo similar pasaba por la mente de los aviadores, quienes reconocían los adelantos y desarrollo que venían presentando los diseñadores y constructores galos en el campo aeronáutico desde sus inicios. Es así, que cuando estalló la guerra y las noticias visibilizaron los muertos y heridos junto a la precariedad de los desamparados y movilizados, no resultó raro leer avisos de aquellos días, en los que se anunciaban la realización de espectáculos aéreos, cuya recaudación iría en ayuda de la Cruz Roja Internacional.

Sobre los antecedentes de la aviación para aparatos autopropulsados como lo fue el avión, podemos agregar que ya en 1909, el famoso general italiano Giulio Douhet, reconoce y describe que el futuro de una guerra está en estas máquinas voladoras, pues su rápida evolución no obedece solamente a la curiosidad y el deporte aventura, sino también armas, acotando al respecto:

“El cielo está a punto de convertirse en otro campo de batalla no menos importante que los de tierra y mar [...] Para conquistar el aire, es necesario privar al enemigo de toda forma de volar, atacándolo en el aire, en sus bases de operación o en sus centros de producción. Será mejor que nos acostumbremos a esta idea y nos preparemos”.



Alcancía mediante la cual se reunían en Chile donaciones durante la guerra, dinero que era enviado a través de la Cruz Roja Internacional, Para auxilio de los heridos, huérfanos y familias víctimas del conflicto.

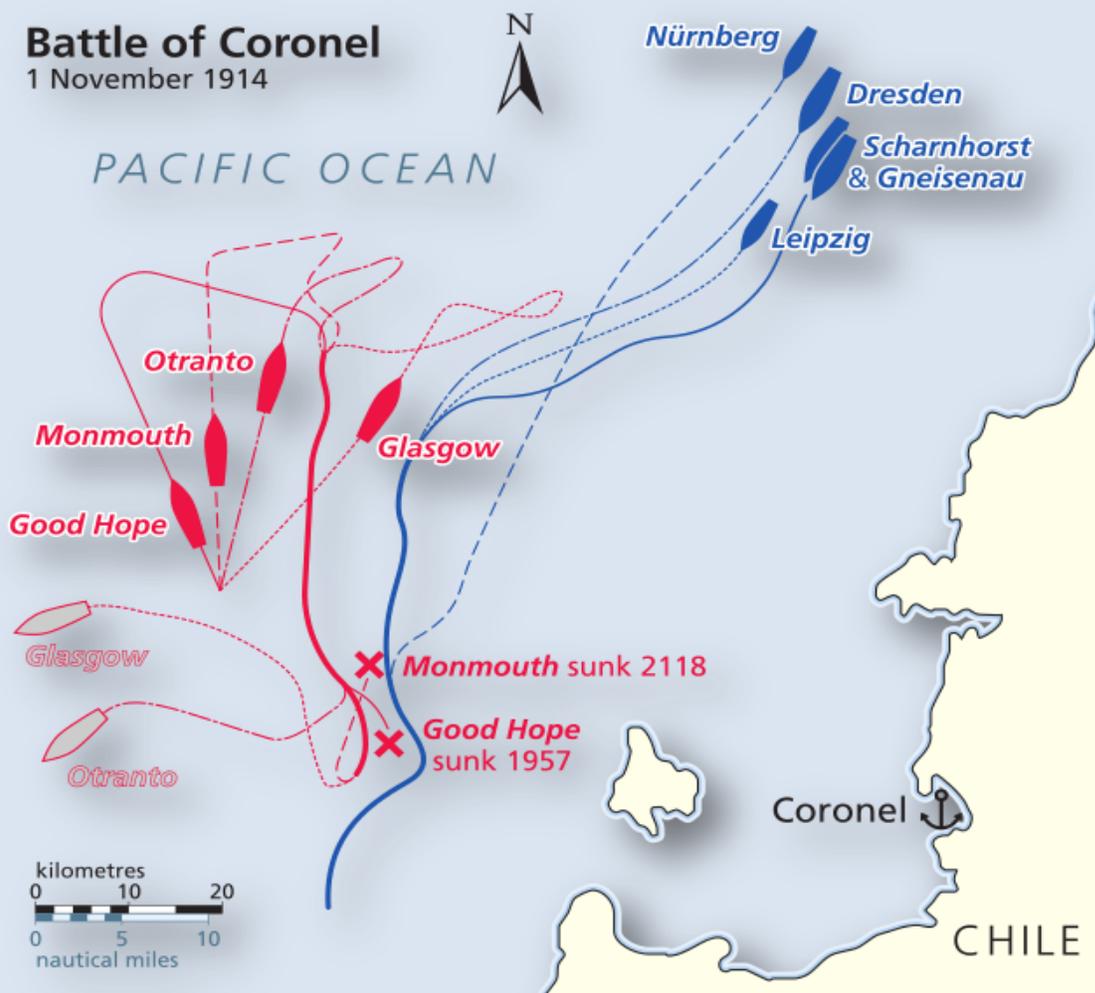
(“Propaganda Lima 1918” Col. Norberto Traub)



Aviones del Taller de máquinas voladoras Gustav Otto, en las inmediaciones del Aero Club. 1909

Lejos de lo pensado y siquiera imaginado, el conflicto de Europa llegaría de algún modo hasta este último confín de América del sur y de pronto parecía tocar a nuestras puertas, no solamente a través de las cuantiosas noticias escritas recibidas o al observar que algunos de los miembros de comunidades o de influyentes colonias de países participantes, partían al llamado de sus ancestros dejando en Chile la seguridad para sus familias. En noviembre de 1914, 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, nos hacía observadores de primera línea de algo que ya no sólo afectaría a los numerosos residentes europeos en nuestro país.

La noticia del abrumador triunfo que la flota naval alemana del Pacífico tuvo 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 será Argentina quien conocerá de la guerra allende a sus costas.

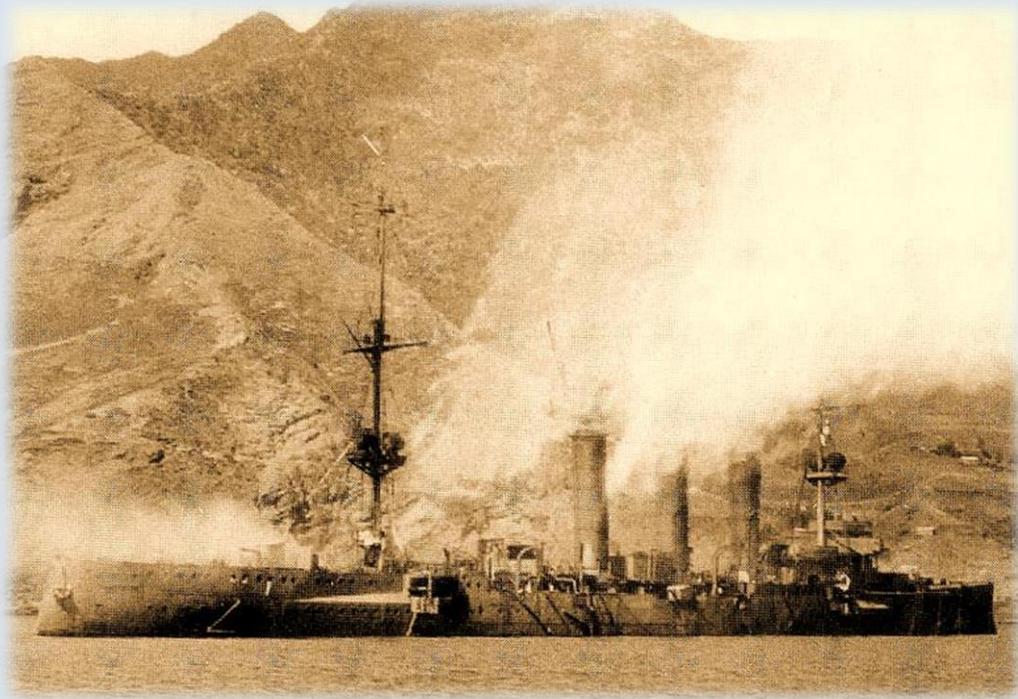


Movimientos de las flotas durante la batalla

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Coronel#mediaviewer/File:Battle_of_Coronel_map.svg

Esta será la realidad y sensación de cercanía con una guerra, la cual a la fecha, irá de algún modo preparándonos en el racional colectivo de modo tal, que los lectores y radio oyentes aquilatarán en conciencia las desgracias e inhumanidad existente en todo conflicto armado.

Las primeras experiencias en el campo bélico aeronáutico europeo que irán distinguiendo, levantarán señales de alerta no sólo para el tema aéreo, sino que dejarán advertir nubes oscuras de su hasta entonces casi desconocido uso bélico.



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

Era marzo de 1915, 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 a través de todos los medios.

El crucero alemán S.M.S. 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 en aquella época 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.

Por otra parte, en Europa el conflicto iniciado a comienzos de agosto de 1914, mostraba como Alemania invadía Bélgica y lograba con ello flanquear la legendaria línea de defensa Maginot que virtualmente defendía al territorio galo, producto de estos hábiles movimientos controlaría en poco tiempo, importante territorio francés. Esta era la excusa que el Imperio podía esgrimir para declarar la guerra a las potencias centrales, iniciando con ello las maniobras en territorio belga y en el norte de Francia y que al cabo de poco tiempo, darían cabida al entrampamiento de las tropas conocido como la Guerra de Trincheras y que tantas vidas costaran a cada una de las partes beligerantes. Al respecto, el historiador británico del Imperial War Museum, Peter Hart señala en su obra "La Gran Guerra": *"Una vez iniciada la guerra, reyes y estadistas se difuminan y asoma la gente común, civiles y militares, cuya vida se alteró para siempre"*.

En septiembre de 1914, se producirá también la primera batalla del Marne, donde británicos y franceses detendrán con un alto coste de vidas, el inminente avance alemán sobre París. Se trataba de una batalla vencida, pero no de una victoria ganada como diría un joven oficial francés de caballería. En efecto, si bien los ejércitos aliados lograron el objetivo de detener y rechazar la avanzada germana, no fueron capaces de sacar fruto de la ventaja y expulsar a las fuerzas enemigas de su territorio, sino solo de empujarlo algunos kilómetros hacia el norte. Con respecto a la aviación, su uso era por esos días, bastante escaso, no obstante que en este período, se registró la interesante historia que relata sobre un piloto alemán, que mientras volaba misiones de reconocimiento aéreo sobre París, lanzó bombas sobre la ciudad dejando caer en la primera incursión, cinco pequeñas bombas incluida una nota exigiendo la rendición inmediata de París y de la nación francesa.

Entre 1915 y 1917, se producían ofensivas mayores, de entre las que se destacaron la épica batalla de Verdún, que se caracterizó por ser la lucha más larga de la Primera Guerra Mundial. El resultado fue un cuarto de millón de muertos y alrededor de medio millón de heridos entre ambos bandos. En relación al uso de los aviones como arma de guerra, se señala que a inicios de 1915, se registraron las primeras campañas extendidas de bombardeo estratégico, las que fueron llevadas también a cabo contra Inglaterra por la flota de aeronaves del Imperio Alemán, que eran entonces los únicos aviones capaces de realizar tales actividades lejos de sus bases debido a su autonomía. Esta campaña fue aprobada el 7 de enero de 1915 por el Kaiser Friedrich Wilhelm II, quien prohibió los ataques a Londres, temiendo que sus familiares de la familia real británica pudieran resultar heridos.

Estas restricciones se levantaron en mayo, después de los primeros ataques británicos contra ciudades en Alemania.

Para mediados de 1916, vino la sangrienta batalla del Somme, para esos días el azote de los monoplanos Fokker E.I y zeppelines de la Luftstreitkräfte alemana que venían haciendo de las suyas desde 1915, había logrado ser neutralizada y el entonces Royal Flying Corps (10 escuadrones con 185 aviones frente a 129 aeronaves alemanas) había conseguido la supremacía sobre el espacio aéreo de la zona. No obstante que 1916 fue el año más intenso de bombardeos hacia Inglaterra, realizados principalmente por los dirigibles.

Los británicos también se las ingeniaron para detectar desde el aire la artillería alemana, ya fuera por medio de aviones o globos, mientras evitaban con éxito que el enemigo hiciera lo mismo con sus propias defensas. No sería hasta el mes de septiembre, cuando se inclinaría nuevamente la balanza en

favor del bando germano, debido a la incorporación de aeroplanos más rápidos y de diseño más moderno. Era todo este avance tecnológico, producto de la Gran Guerra, en donde en la aviación todo estaba por mejorar.

Es menester recordar que por esos años, la limitada potencia de los motores de la época, la carga efectiva de las aeronaves era extremadamente limitada. Además, de ser construidas mayormente de madera (reforzada con cables tensores de acero) y forrados de lino pintadas con un dope muchas veces inflamable con la que adquiriría la dureza necesaria formando así, la superficie alar. Además de estos materiales rudimentarios, la pobre ingeniería aeronáutica de la época significó que la mayor parte de las aeronaves tuvieran una estructura frágil en contraste con los estándares posteriores, por lo que no era raro que los aviones pudieran romperse durante el vuelo, en especial, cuando realizaban violentas maniobras de combate.

Los aviadores chileno-alemanes en la guerra aérea europea

Durante mi vida conocí a mucha gente que cuyos padres o abuelos participaron en la Primera Guerra Mundial por un lado y otro. Los hubo avezados marinos y valientes militares en toda clase de puestos y rangos, pero nadie quien atrajera mi particular atención por lo relacionado con la aviación.

Las innumerables historias de hazañas aéreas, caballerosos combates y los chascarros sufridos debido a la precariedad de la incipiente aviación del primer decenio del siglo pasado, no consideraban a un chileno alemán entre sus páginas.

Hasta hace algunos años atrás, la participación que compatriotas descendientes de alemanes hubieran tenido en la aviación de aquellos días no se conocía, con la salvedad del singular caso del señor Max Taucher, ciudadano alemán que en 1925, se radicó en Chile, donde trabajó como distinguido agrónomo. Muy conocidas fueron al parecer sus historias que compartía años más tarde con sus compañeros del Club Aéreo de Chile, donde volaba con gran destreza y entusiasmo los biplanos Curtiss y más tarde su hermoso monoplano Klemm.

En 1939, durante un viaje que realiza a Alemania lo alcanza el inicio de la Segunda Guerra Mundial, por lo que se enrola como Instructor de Vuelo en una Escuela de Aviación ubicada en Königsberg, tareas que cumplirá hasta 1940, año en que decidirá su regreso a Chile.

Pues bien, de vuelta a la pregunta inicial sobre encontrar a chilenos alemanes que hubieran participado en la aviación de aquellos días, pude tras una exhaustiva pesquisa y con la especial ayuda y orientación de muchos amigos y gente dedicada al tema genealógico, pude hasta ahora rescatar algunos nombres del olvido en que estaban.

Algo más que una docena, son los hombres que tras muchas indagaciones aparecieron entre añosas páginas de diario y amarillas cartas de post guerra. Quizás cuatro de estos hombres, sean los que logren aplacar nuestra curiosidad, pues habían nacido en Chile.

El primero de ellos, Erich Daube Eggeling, nacido en el hermoso y singular puerto de Valparaíso el 8 de noviembre de 1890, será la justificación principal de este artículo, pues su juvenil imagen se hace presente al cumplirse el centenario de su fallecimiento. El Teniente de Reserva (Leutenant d.Reserve) era uno de los tres hijos del empresario alemán Jacob Christian Daube Reymers y de la distinguida señora porteña hija de alemanes, Anna Catharina Eggeling Metzger. Su padre fue fundador de Laboratorios Daube, cadena de droguerías y farmacias, antecesora de la aún recordada Farmoquímica del Pacífico.



ERICH DAUBE EGGELING

Dentro de los escasos pero interesantes antecedentes encontrados, la documentación que acompaña al joven oficial de ejército Erich Daube, señala que le fueron otorgadas tres altas condecoraciones por valor, siendo estas la Cruz de Hierro de primera y segunda clase, además de la Orden de la Casa de Hohenzollern del Reino de Prusia, en el grado de cruz de caballero.

Era el mes de septiembre de 1917, cuando el ahora teniente aviador Daube, había llegado como piloto reemplazante asignado a la legendaria escuadrilla de caza (Jagdstaffel 2) "Boelcke" equipada con los ¹ cuestionados aviones Albatros D.V, en los cuales donde tras algunas acciones de observación y combate, se distinguió por su destreza al igual que sus pares pilotos de combate y luego por el pintar su avión con los distintivos colores azul y blanco, quien sabe si recordando su ancestral origen bávaro o su orgullosa sangre chilena.

Poco tiempo había transcurrido cuando el 8 de diciembre de ese mismo año, se encontrará con la muerte a las 14.45 horas, tras un cruento combate aéreo que habría sostenido con el piloto naval canadiense, el Flight Commander Joseph Stewart Temple Fall² perteneciente al Noveno Escuadrón del Royal Naval Air Service, al noreste del bosque de Houthulst.

¹ El Albatros D.V entró en servicio en mayo de 1917 y tal como su antecesor el D.III, mostraba fallas estructurales en el ala

² En el interesante libro "Above the Trenches", se consigna el derribo de un avión alemán Albatros D.V al N.E. de Houthulst Wood a las 14.45 hrs realizado por el Flight Commander Joseph S.T. Fall. En este combate, el indiscutido As británico anota su víctima N°35 volando el avión Sopwith Camel B6370. El valioso registro señala que su víctima volaba un Albatros D.V con fuselaje azul y blanco con franjas blancas en las puntas de las alas.



Postal que ilustra restos de otro avión alemán abatido sobre los Bosques de Houthhulst en Bélgica, mismo lugar donde fue derribado nuestro piloto Erich Daube Eggeling. (Col. Norberto Traub)

El segundo piloto chileno registrado, fue el teniente aviador Mauro Ernesto Felix Eskuche Schleighert, hijo de los ciudadanos alemanes residentes en Chile, Adolf Eskuche Maurer y Johanna Schleighert, nacido en Lumaco el 1º de marzo de 1895.

		domicilio <i>Lumaco</i>	
<i>Mauro</i> <i>veinte</i> <i>idos</i> <i>de mil ochocientos</i> <i>noventa i</i> <i>cinco</i>	nombre <i>Eskuche</i>	Padre. nombre <i>Adolf</i>	Compareciente. nombre <i>Adolf Eskuche</i>
	apellido <i>Schleighert</i>	maternidad <i>Ernesto Eskuche</i>	edad <i>Trinta i tres años</i>
	sexo <i>hombre</i>	nacionalidad <i>Alemana</i>	profesion <i>Indicada</i>
	fecha <i>veinte de marzo</i>	profesion <i>Comerciante</i>	domicilio <i>Indicada</i>
	de mil ochocientos <i>noventa i cinco</i>	domicilio <i>Lumaco</i>	
	a las <i>dos de la</i>	Madre. nombre <i>Johanna</i>	Testigos de su identidad. <i>Escomer</i>
	hora <i>de la</i>	apellido <i>Schleighert</i>	<i>de la oficina</i>
	lugar <i>Lumaco</i>	nacionalidad <i>Alemana</i>	
		profesion <i>Labrador de</i>	
		domicilio <i>Lumaco</i>	

Inscripción 31 del 22 de marzo de 1895, en la Página 16 del Registro de Nacimientos en la circunscripción de Lumaco, número 2 del departamento de Traiguén

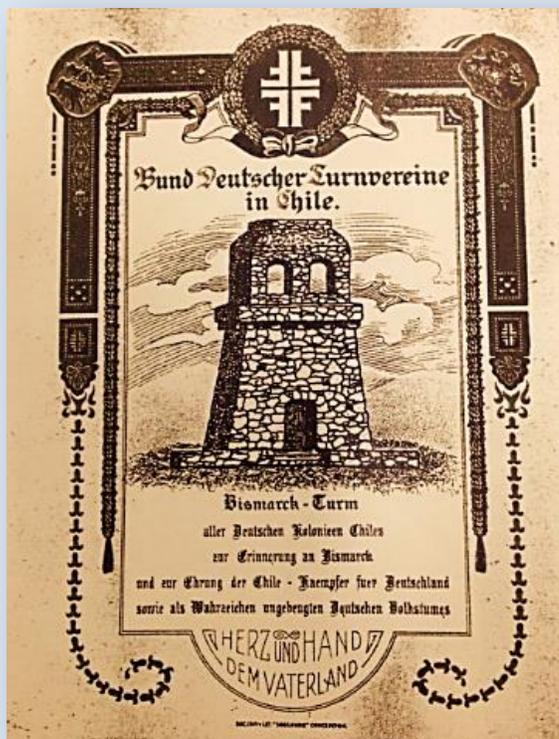
De él sólo se sabe que provenía de una numerosa familia de doce hermanos y que viajó a Europa para enrolarse junto a su hermano Ferdinand, y que le fueron otorgadas la Cruz de Hierro de primera y segunda clase.



Fotografía familiar del matrimonio Esckuche Schleighert (Fuente: www.geni.com)

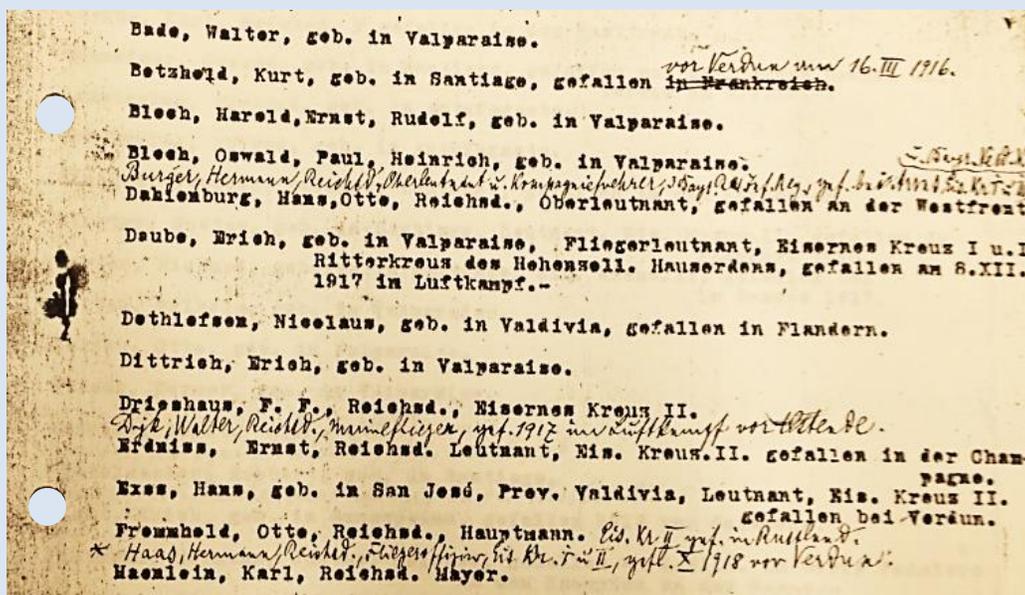
El tercer aviador encontrado fue Karl Schomberg, de quien aún no he podido encontrar mayores observaciones más que su nombre figuró como piloto, en la larga lista de honor de veteranos combatientes de la Primera Guerra Mundial, que se elaboró y publicó esporádicamente en los diarios Deutsche Zeitung für Chile entre 1919 y 1934, y que tras haber sido corregida muchas veces, los nombres de los suscritos fueron grabados en una Placa de Honor que se colocó al interior de la antigua Torre Bismarck de Concepción³.

³ La Torre Bismarck o también conocida como Mirador Alemán es un monumento iniciado en 1920 e inaugurado al año siguiente, ubicado en la cumbre del Cerro Caracol de la ciudad de Concepción, Chile. Corresponde a la única "Torre Bismarck" construida en América, de los aproximadamente 250 memoriales que se construyeron, entre 1869 y 1934 en honor al ex canciller alemán Otto von Bismarck .



Copia del folleto circulante para recolección de fondos empleados en la construcción de la Torre Bismarck

Lamentablemente, estos valiosos documentos con los que se confeccionaron y rectificaron las listas no siempre consignaban todas las especialidades ni unidades servidas por los combatientes, de modo que es probable que sean varios más los aviadores chileno-alemanes que participaron en este primer conflicto mundial.



Ejemplo de las listas que se iban corrigiendo a medida que aparecían nuevos datos

El último de los aviadores chilenos sería el aviador Karl Fiedler nacido en Valparaíso y muerto en combate el 4 de octubre de 1918.

Aviadores nacidos en Alemania radicados en Chile que fueron a la Guerra desde Chile o se radicaron más tarde en nuestro país

A continuación se encuentran aquellos ciudadanos alemanes radicados en Chile y que regresaron a su país de origen para la defensa de la "Vaterland". Los hay quienes volvieron y tuvieron descendencia en Chile, dedicando sus esfuerzos por la causa nacional, sea ejerciendo sus profesiones o habilidades, sea como empresarios, administrativos o como pilotos privados o comerciales.

Walter Dyck. Nacido en Thiergarten, Hessen el 23 de agosto de 1887. Aviador de Marina fallecido el 19 de junio de 1917 en un combate aéreo sobre Ostende, en Bélgica.

Kurt Fattschel. Aviador

Georg Oldenburg, Piloto y Observador del Ejército Imperial Alemán, quien por sus distinguidos y valientes servicios durante la guerra, le fueron conferidas la Cruz de Hierro de primera y segunda clase, además de la Cruz Hanseática.

Artur Gutmann. Aviador de Marina

Hermann Haas, Teniente aviador. Ganó la Cruz de Hierro de primera y segunda clase. Muerto en Verdún en octubre de 1918.

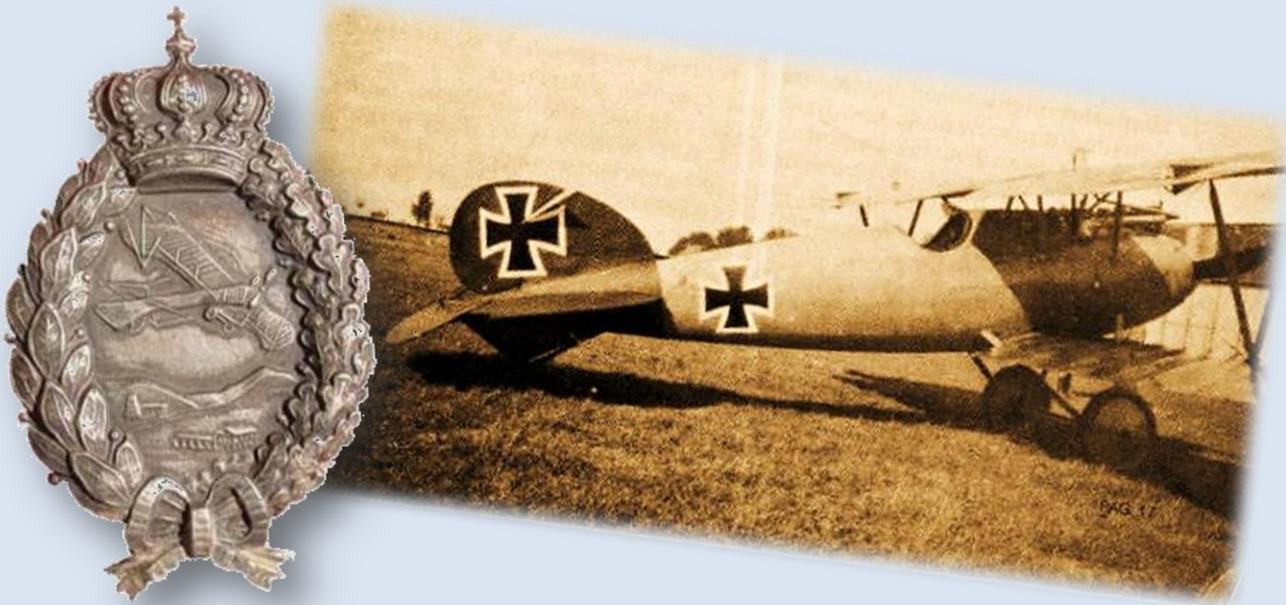
Max Taucher. Nacido en Blechhammer, Naumburg el 13 de noviembre de 1893. Finalizados sus estudios primarios y secundarios, estudió agronomía recibiendo su título de Ingeniero Agrónomo en julio de 1914.

En agosto de del mismo año, cuando Alemania decreta la movilización, Taucher se presentó como voluntario y fue destinado al Regimiento de Artillería Pesada Nº3, en donde se destacó por su valentía siendo ascendido a Cabo en marzo de 1915 y luego en octubre se le nombró Vicesargento, siendo designado estafeta, puesto de gran riesgo y responsabilidad, puesto que le obligaba recorrer a caballo las líneas de combate llevando y trayendo órdenes e informes que enviaban los mandos.

En posesión de la Cruz al Mérito Militar de tercera clase del Reino de Baviera, se presentó como voluntario a la aviación, ingresando en 1916 a la Escuela de Aviación Nº1 de Schleissheim, en las cercanías de München. En junio de 1917, ya con el grado de Vicesargento, pasó a formar parte de la Flieger Abteilung A-291 dotada de los nuevos aviones Albatros CXII con motor de 260 HP. En julio de 1917, se le otorga la Cruz de Hierro de segunda clase y es ascendido a Suboficial siendo destinado a la escuadrilla de caza Nº34 cuyo jefe era el ya célebre Teniente primero, Robert Ritter von Greim.

El 16 de octubre de 1917, y volando a las 13:50 horas un Albatros D.III, consigue sobre Bethélainville lo que sería su primera y única victoria aérea sobre un avión SPAD francés, ya que ese mismo día será derribado más tarde sobre los bosques de Hesse y hecho prisionero. Por sus logros en la lucha aérea

le fue concedida la Cruz de Hierro de Primera clase y una Copa de Honor por combate aéreo tras el término de la guerra.



Avión Albatros D.V. que Max Taucher volaba en la Jagdstaffel N°34 (Fuente: Revista Fuerza Aérea N° 165 de 1983)
Sobre la foto un distintivo de piloto del Reino de Baviera.

Walter Wiegand, Teniente Aviador. Ganó la Cruz de Hierro de primera y segunda clase.

Max Wirtz, Teniente Aviador.

Heinz Kellinghussen, Teniente Aviador. Obtuvo la Cruz de Hierro de primera y segunda clase.

Kurt Hubertus von Rudno-Rudzinski. Registra su ingreso al Real Ejército Prusiano el 17 de agosto de 1907, donde tras cinco años se retiró con el grado de Teniente de artillería. Este ciudadano alemán habría ingresado a trabajar en la explotación del salitre de Chile.

Dos años más tarde, de acuerdo a los escasos datos recabados, figuraba como un distinguido miembro del directorio de la Asociación Salitrera de Propaganda de Chile. Seguramente, inmediatamente tras la declaración de la guerra, viajó de vuelta a Alemania en donde reingresó al con el grado de Teniente primero, y servirá desde 1915 como Observador Aéreo en la Artillerie-Flieger-Abteilung 209 (AFA 209)⁴. Al recibir su licencia de piloto, ese mismo año, fue transferido a la Jagdstaffel 17.

⁴ Con anterioridad a 1916, las Tropas de aviadores imperiales de Alemania (Die Fliegertruppen des deutschen Kaiserreiches), habían sido establecidas en 1912 como Servicio Aéreo, y organizadas para propósitos generales en Unidades de aviación de Campo las que contenían unidades de Artillería antiaérea y observación (Feldfliegerabteilungen). Durante 1915, se formaron las primeras unidades de bombardeo y también de apoyo a las tropas. Estas unidades estuvieron durante este tiempo dependientes del Ejército.

Como miembro de la Jasta 17, desde el 5 de octubre de 1917 al 5 de enero de 1918, voló en un avión Albatros D.V el cual llevaba en los costados del fuselaje, el nombre "Gisi", diminutivo de "Giselle". Debido a sus innumerables y exitosas acciones fue promovido al grado de teniente coronel asumiendo como comandante de la Jasta 60, a partir del 6 de enero de 1918. En mayo de este año, fue derribado y tomado prisionero. Obtuvo por sus logros y victorias la Cruz de Hierro de primera y segunda clase.



Imagen obtenida del sitio web: <https://nofineline.com>, donde se ilustra el avión Albatros D.Va utilizado por Kurt von Rudno-Rudzinski



Distintivos de Piloto, de Observador Aéreo del Ejército Imperial Alemán y de Piloto naval

Estuvieron presentes!

Las experiencias que esta Gran Guerra trajo en el uso y desarrollo de la aviación, será fundamental para la transformación de muchos de los cuerpos de aviación militares y navales, para convertirse en fuerzas aéreas autónomas de modo que bajo una novedosa orgánica, pudieran desempeñar por entero el empleo de sus funciones y capacidades en la defensa y ataque, en y desde el espacio aéreo.

En esta breve revista en que hemos conocido y recordado algunos nombres que hasta hoy permanecían en la penumbra de la historia, ha quedado también expuesto, el cómo el uso de la aviación en la Primera Guerra Mundial, iniciado como un elemento primario de observación sobre el campo de batalla, pronto se convirtió en una fuerza de observación, bombardeo y combate aéreo, convirtiendo los cielos en un escenario bélico, que por lo visto no estuvo exento para los chilenos - alemanes.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota:

Especiales agradecimientos a la señora Gerda Sommer, Directora de la Biblioteca y Archivo Histórico Emilio Held Winkler; Araceli Maturana M., Goethe Institut de Valparaíso; Christian Kroneberg F., Director Ejecutivo Liga Chileno Alemana; Darío Silva Castellano, investigador venezolano; Roger Barlow, Chairman de la Royal British Legion en Chile; Patricio Coloma del programa radial "La hora alemana"; Sergio Barriga Kreft y Alberto Fernández Donoso.

Bibliografía consultada:

Albatros D.V. https://es.wikipedia.org/wiki/Albatros_D.V

Archivos personales del autor.

Batalla-de-somme.pptx. <https://www.scribd.com/presentation/302281137/Batalla-de-somme-pptx>

Christopher Shores, Norman Franks y Russel Guest. *ABOVE THE TRENCHES.* 2008

El Mercurio, Artes y Letras, Santiago, domingo 22 de junio de 2014

Ernst Udet. *MEIN FLIEGERLEBEN.* Berlín 1935

Deutsche Zeitung für Chile. Ediciones varias entre 1919 y 1936.

Gran Campaña 1916: La Escuadrilla Lafayette tras la batalla del Somme

escuadrillalafayette.blogspot.com/2011/02/gran-campana-1916-la-escuadrilla.html

Greg van Wyngarden. *ACES OF JAGDSTAFFEL 17.* Osprey Aircraft of the Aces 118. 2013

Inmigrantes Alemanes al Sur de Chile. www.genealog.cl/Alemanes/D.html

Joseph FALL. <http://www.theaerodrome.com/aces/canada/fall.php>

Militär-Wochenblatt. Volumen 97, parte I. E.S. Mittler und sohn. 1912

Norberto Traub G. *CRÓNICA DE LA GÉNESIS DEL PRIMER CONGRESO AERONÁUTICO PANAMERICANO REALIZADO EN CHILE EN 1916.* Boletín Nº10/2015, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Rangliste der Königlich Preussischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps. Mittler und sohn. 1910

Ranglisten des kaiserlich und königlichen Heeres 1916. K.u.K. Kriegsministerium. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, 1916 - 1421 páginas

Revista voz de la pampa. Año VI - Nº160, septiembre de 2015. (Guía de Tacna, Tarapacá y Antofagasta". Año 1914. De Domingo Silva Narro)

HELICÓPTEROS ALOUETTE SH-9

Conforme a lo establecido en la política de la Armada sobre la Aviación Naval, la Comandancia de la Aviación Naval al mando del Capitán de Fragata Oscar ARANDA Valverde, efectuó los estudios pertinentes para materializar la incorporación de helicópteros del tipo polivalentes para su empleo en buques de la Escuadra Nacional como parte integral del armamento de las fragatas Clase Leander (Tipo-12M) y como complementación del sistema de armas de otras unidades con plataformas porta-helicópteros.

Durante el transcurso del año 1972, a raíz de la adquisición por parte de la Armada de dos fragatas clase Leander, en las cuales su principal armamento antisubmarino (A/S) lo constituían los torpedos MK-44 aerotransportados, la institución se abocó al estudio para adquirir helicópteros capaces de operar este tipo de plataformas y cumplir misiones A/S y de exploración aerotáctica, consecuente con el empleo de su armamento misilero contra blancos de superficie.

Desde ese entonces, el año 1972, no había sido posible materializar la adquisición de los helicópteros requeridos por la Armada, pese a los esfuerzos que se habían desplegados en este sentido, debido principalmente a problemas de índole técnico, presupuestario y político, para la obtención de licencias de exportación. Ante esta situación y como una forma de paliar la inminente necesidad de completar el equipo de las fragatas Leander, la Armada adoptó la resolución de embarcar helicópteros Jet Ranger en forma transitoria, mientras se continuaban las gestiones para adquirir el helicóptero con las capacidades necesarias para llevar a cabo las misiones encomendadas.

Efectuado los estudios correspondientes para determinar el modelo de aeronave capaz de cumplir con las exigencias institucionales, se seleccionó el helicóptero ALOUETTE III 319 B de la empresa francesa AEROSPATIALE por ser el único que reunía los requisitos operativos y tener licencia de exportación.

Las consideraciones más importantes que incidieron en su elección fueron:

- a. Versión naval en servicio en varias marinas del mundo. Tenía especial relevancia por sus refuerzos estructurales, tren de aterrizaje especial para las condiciones anormales de operación a bordo. Palas rebatibles, tamaño y peso que lo capacitan para operar a bordo de las unidades de la Escuadra.
- b. Capacidad para la instalación del equipamiento exigido y versatilidad para adoptar las diferentes configuraciones de acuerdo a la situación táctica que se esté viviendo.
- c. Solución del problema de licencia de exportación, ya que estas aeronaves serán adquiridas en la versión civil y su equipamiento naval se efectuará en el país de acuerdo al contrato que se firmará con AEROSPATIALE.
- d. Plazos de entrega y financiamiento conveniente a los intereses de la Institución.

Con fecha 01 de junio de 1977, se firmó el contrato correspondiente con la SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE AEROSPATIALE de Francia, firmando por la Armada de Chile el Vicealmirante Gerald WOOD y por Aerospatiale Pierre BACO.

El 28 de julio de 1977, por resolución N° 9500/65 vrs., la Comandancia de la Aviación Naval nombra al Grupo Inspector “Huasco”, y jefe de este plan al Capitán de Corbeta Pedro BENAVIDES Manzoni.

El 22 de agosto de 1977, llegan los cuatro primeros helicópteros con los numerales 60-61-62-63, los que son armados en el entonces Aeropuerto Pudahuel.

Estos cuatro helicópteros con pilotos de Aerospatiale, arribaron a El Belloto. El 26 de agosto el Naval 61, el Naval 62 lo hace el 28 agosto, el Naval 63 y el Naval 60 lo hacen el 29 agosto de 1977.

El 29 de agosto de 1977 cumplen transbordo desde el Escuadrón HS-2 a la Comandancia de la Aviación Naval, para formar parte del Proyecto Huasco y recibir los primeros helicópteros Alouette III, el siguiente personal:

- Capitán de Corbeta Victor TAPIA Cerezo
- Teniente 1° Jaime URDANGARIN Romero
- Teniente 1° Juan VÁSQUEZ Huidobro.

El 05 de septiembre de 1977 se inicia el primer curso para pilotos teniendo como instructores a los señores Félix FEMY y Bernard LAGNIE en lo que a instrucción terrestre se refiere, y en la parte vuelo al Sr. Claude PICARD. Simultáneamente se inició el primer curso de mecánicos a cargo de don Félix FEMY.

El curso de pilotos estuvo integrado por los siguientes oficiales:

- Capitán de Corbeta Pedro BENAVIDES Manzoni
- Capitán de Corbeta Victor TAPIA Cerezo
- Teniente 1° Jaime URDANGARIN Romero
- Teniente 1° Juan VÁSQUEZ Huidobro
- Teniente 1° Marcelo ARCIL Greve.
- Teniente 1° Percy NIKLITSCHK Raddatz

El 30 de septiembre del mismo año, se efectuó el segundo curso para pilotos, conformados por el siguiente personal:

- Capitán de Corbeta Christian DE BONNAFOS Gándara
- Teniente 1° Juan GONZALEZ Jeffs
- Teniente 1° Roberto VARGAS Barreau
- Teniente 1° Jorge GUERRA Blummer
- Teniente 2° Enrique PIEPER Becker

A principios de octubre del mismo año 1977, se constituye en El Belloto, el señor Manuel COMDON de la fábrica TURBOMECA para efectuar instrucción de la turbina ASTAZOU XIV a los dos cursos de mecánicos.

Con el primer grupo de mecánicos franceses, arribó el Sr. Lucien DIEZ, quien por el lapso de un año se desempeñó como mecánico de los helicópteros armados en el país.

El 17 de octubre de 1977, se efectuó el tercer y último curso para pilotos, conformados por el siguiente personal:

- Teniente 1° René NEUMANN Wilson
- Teniente 2° Mario PINO Valenzuela
- Teniente 2° Gudelio MONDACA Oyarzun
- Teniente 2° Víctor LAMAS Sánchez
- Teniente 2° Eugenio ARELLANO Palma
- Teniente 2° Sergio LIRA Arias

El 17 de octubre de 1977, se firmó el contrato correspondiente al Plan “LONQUEN” con la firma AVIBRAS de Brasil, para la compra de rockets de 3,75” para la instalación en los helicópteros.



Helicóptero SH-9 artillado coheteras para rockets de 3,75” , este armamento era más conocido como SBAT 70 (70 mm)

El 13 de noviembre de 1977 arriban al país los helicópteros Naval 64-65-66-67-68 y 69, al igual que los anteriores, son armados en el Aeropuerto Pudahuel.



Helicópteros Alouette III 319B, posterior a sus llegada a la Base Aeronaval El Belloto, aún no están navalizados

El 14 de noviembre arribó al país el Sr. Jean ETIEN, jefe de la misión Aerospatale a cargo de la transformación de los helicópteros a versión naval.

El Naval 65 y el Naval 68 arribaron a El Belloto el 17 de noviembre, mientras que el Naval 64 y Naval 66 lo hicieron al día siguiente, el 18 de noviembre de 1977.

En circunstancias que el Naval 67 se encontraba en proceso de armado en el hangar de la Dirección de Aeronáutica en Pudahuel, se largó la maniobra de izado cayendo de una altura de 0,8 mts. App., sufriendo los siguientes daños:

- Destrucción del cono de cola.
- Destrucción de paneles inferiores del fuselaje.
- Deformaciones y daños en la estructura central y tren principal.
- Daños aparentes del tren de nariz.
- Posibles daños de la turbina, equipos electrónicos y giros.
- Una vez evaluados los daños se resolvió reembarcar al Naval 67 de regreso a Aerospatale, Francia, para su reparación y cambio de componentes dañados.

El 07 de diciembre de 1977 finalizaron los cursos de instrucción del personal de mantenimiento y operaciones. Los cursos que se detallan en el cuadro siguiente se efectuaron en su totalidad en el país.

CURSO	SEGÚN CONTRATO	EFFECTUADOS
Tierra para pilotos	10	18
Vuelo para pilotos	10	15
Vuelo para instructores	3	3
Mecánicos	15	29
Electricistas	4	8
Instrumentistas	3	4
Abastecimientos	1	7
TOTAL	46	84

Los primeros meses del año 1978, se desplazaron a Marignane-Francia para efectuar el curso de pilotos e instructores de vuelo el Capitán de Corbeta Victor TAPIA Cerezo y el Teniente 1° Jaime URDANGARIN Romero.

El 01 de julio de 1978, el Escuadrón de Helicópteros HS-2 recibió el primer helicóptero SH-9 Alouette III en versión militar, Naval 68, posterior a su navalización efectuada por personal de la empresa Aerospatiale. Al término de la modificación a su versión naval, cada helicóptero era sometido a una rigurosa inspección y vuelos de prueba para verificar que se cumplieran las "Especificaciones Técnicas" del Contrato, para recién ser aceptados por parte del "Fisco - Armada".

Habiendo recibido instrucción en Francia, estos vuelos de prueba los efectuaría el Capitán de Corbeta Víctor TAPIA Cerezo, sin embargo sólo alcanzó a realizar el del Naval 68, por su deceso, días después, en el accidente de la misma aeronave.

Consecuencia de lo anterior, un Piloto de la Fábrica viaja a Chile para instruir a un nuevo piloto en estos vuelos de prueba, denominados "Vuelos de Aceptación" Se designa para tal labor, al Teniente 1° Percy NIKLITSCHK Raddatz quien efectúa la recepción de las restantes aeronaves.

Los helicópteros SH-9, fueron entregados al Escuadrón de acuerdo al siguiente detalle, según consta en las actas de entrega:

Aeronave	Fecha Recepción	Capitán de Aeronave
Naval 68	01.Jul.1978	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Amadeo URRUTIA Poblete
Naval 64	10.Ago.1978.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Juan MONTINO Morales
Naval 65	10.Ago.1978.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Celso RÍOS Roca
Naval 66	10.Ago.1978.	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Amadeo URRUTIA Poblete
Naval 63	31.Ago.1978.	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Néstor VEGA Sepúlveda
Naval 62	22.Sep.1978.	Cabo 1° (Mc.Hel.Av.) Camilo DELGADO Naranjo
Naval 60	12.Dic.1978.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Carlos RODRÍGUEZ Carrasco
Naval 61	10.Ene.1979.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Iván VÁSQUEZ Segura
Naval 67	26.Ene.1979.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Luis GARRIDO Cáceres
Naval 69	26.Ene.1979.	Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Victor CASTILLO Figueroa

El primer Supervisor de Mantenimiento de estas aeronaves fue el Cabo 1° (Mecánico de Helicópteros Aviador) Amadeo URRUTIA Poblete.



Bendición de los nuevos helicópteros Alouette SH-9, en la Base Aeronaval “El Belloto”, con su navalización efectuada.

En 1978, el Escuadrón HS-2 estaba conformado por 13 pilotos, de acuerdo al siguiente detalle:

Capitán de Corbeta Víctor TAPIA Cerezo (Comandante)

Capitán de Corbeta Christian DE BONNAFOS Gándara

Teniente 1° Jaime URDANGARÍN Romero

Teniente 1° Juan VASQUEZ Huidobro

Teniente 1° René NEUMANN Wilson

Teniente 1° Roberto VARGAS Barreau

Teniente 1° Marcelo ARCIL Greve

Teniente 1° Percy NIKLITSCHK Raddatz

Teniente 1° Eugenio ARELLANO Palma

Teniente 1° Víctor LAMAS Sánchez

Teniente 2° Francisco CONCHA Ortiz

Teniente 2° Gabriel PERAT Koncilja

Teniente 2° Julio GONZÁLEZ Navarro.

El lunes 03 de julio de 1978 se efectuó el primer vuelo nocturno navegando desde la PFG 06 “Condell”, su tripulación estaba conformada por el Teniente 1° Jaime URDANGARIN y el Teniente 1° Percy NIKLITSCHK y su misión consistió en probar los procedimientos nocturnos de operación a bordo.

El 04 de julio de 1978, en medio de los acelerados esfuerzos para poner en servicio este material aéreo, y después de una agotadora actividad durante el día, el Naval 68, al mando del Capitán de Corbeta Víctor TAPIA Cerezo, despegó desde la cubierta de vuelo de la PFG "Condell", en condiciones nocturnas y con visibilidad reducida por bancos de niebla, para emprender el regreso a la Base Aeronaval "El Belloto".

Durante el despegue en la bahía de Valparaíso, frente a la Universidad Santa María, alrededor de las 21:00 hrs., pero debido a la baja visibilidad, el despegue se transformó en un suave descenso terminando con un choque contra el agua a unos 60 nudos, una de las palas del rotor principal tocó la superficie del mar y después lo hizo la estructura. El helicóptero desapareció rápidamente quedando invertido, pero sin hundirse totalmente, debido a la activación automática de su sistema de flotación de emergencia. Por la oscuridad y posición en que quedó la cabina, sólo pudieron evacuarla uno de los pilotos en instrucción y el mecánico. Quedaron aprisionados en el helicóptero y fallecieron el Capitán de Corbeta Víctor TAPIA Cerezo y el Teniente 1° René NEUMANN Wilson, que era otro de los pilotos en instrucción. Sus restos fueron rescatados por personal del buque, junto a los sobrevivientes el Teniente 1° Christian DE BONNAFOS Gándara, el Teniente 1° Marcelo ARCIL Greve y el Capitán de Aeronave el Cabo 2° (Mc.Av.Hel.) Iván VÁSQUEZ Segura.



DOTACIÓN DE PILOTOS DEL ESCUADRÓN DE HELICÓPTEROS HS-2,1979.

De izq. a der. Teniente 2° Gabriel PERAT Koncilija, Teniente 1° Víctor LAMAS Sánchez, Teniente 1° Percy NIKLITSHECK Raddatz, Teniente 1° Marcelo ARCIL Greve, Teniente 1° Jaime URDANGARÍN Romero (2º Cmdte.), Capitán de Corbeta. Christian DE BONNAFOS Gándara (Comandante), Teniente 1° Juan VASQUEZ Huidobro, Teniente 1° Roberto VARGAS Barreau., Teniente 1° Eugenio ARELLANO Palma, Teniente 2° Francisco CONCHA Ortiz, Teniente 2° Julio GONZÁLEZ Navarro.

El Comandante del Escuadrón de Helicópteros HS-2 del año 1979, Capitán de Corbeta Christian DE BONNAFOS Gándara describe así una de las comisiones en la Escuadra Nacional en el Teatro de Operaciones Austral en el mes de diciembre de 1978: *"Efectivamente, se hizo muchas pruebas con los Helicópteros SH-9 con diferentes elementos para producir decepción en radares enemigos. Nunca se nos comentaban los avances obtenidos de estas pruebas y nosotros estábamos demasiado ocupados en aprender a volar de noche navegando y en obtener la mayor eficiencia de nuestro personal y material, como para preocuparnos.*

Nos dimos cuenta cuando al zarpar al Sur con la Escuadra (la situación vecinal ya no tenía visible una solución pacífica), se embarcó en cada buque plataforma un reflector de radar de 3 x 3 x 3 metros, con armadura de fierro y con rejilla metálica en los seis lados de este cubo y que producían una imagen de radar similar a un Destructor o Fragata, teníamos que volar con esto colgando desde el gancho de carga a una altura de 50 pies y una velocidad de 20 a 25 nudos, que era el andar de la Escuadra”.



Naval 64 en la Base Aeronaval “El Belloto”, efectuando pruebas con un reflector de radar de dimensiones inferiores a las que describe el Comandante DE BONNAFOS.



Naval 64 en vuelo, efectuando pruebas con un reflector de radar.



Helicóptero Alouette a bordo de una Unidad de la Escuadra Nacional durante una navegación en el Teatro de Operaciones Austral durante los meses de noviembre y diciembre de 1978.



Helicóptero Naval 61 armado con torpedo MK 44.

Durante el año 1978, el piloto del Escuadrón HS-2 el Teniente 1° Victor LAMAS Sánchez, diseñó un mecanismo alternativo para utilizar las "Planchas Alkan" del helicóptero, que se usaban para lanzar torpedos, esta vez para que también pudiesen lanzar el Squid antisubmarino, lo cual fue exitoso y constituyó una nueva arma antisubmarino que se podía lanzar desde los helicópteros.



Helicóptero Naval 66 armado con pod de ametralladoras 7,62 mm.

En el mes de enero de 1982, con la creación del Grupo Aeronaval N° 2 en la ciudad de Punta Arenas, el Escuadrón de Helicópteros HS-2 pasó a denominarse Escuadrón de Helicópteros Antisubmarinos HS-1.

El 07 de octubre de 1983, cumpliendo una misión de apoyo logístico al faro Raper, sufre un accidente el Naval 60 embarcado en el CL "O'Higgins", al no responder los controles de vuelo debido a una corriente de aire ascendente violenta y encontrarse éste despegando rápido por estar entrando en resonancia terrestre, un Cabo 2° de dotación del faro dejó de existir al ser alcanzado por las palas del rotor principal. El Naval 60 efectúa un medio loop en el aire cayendo invertido en el lugar que se encontraba posado. La dotación resulta ileso, solamente el helicóptero con daños de consideración. El 10 de octubre, se trasladan los restos del helicóptero al Crucero "O'Higgins".



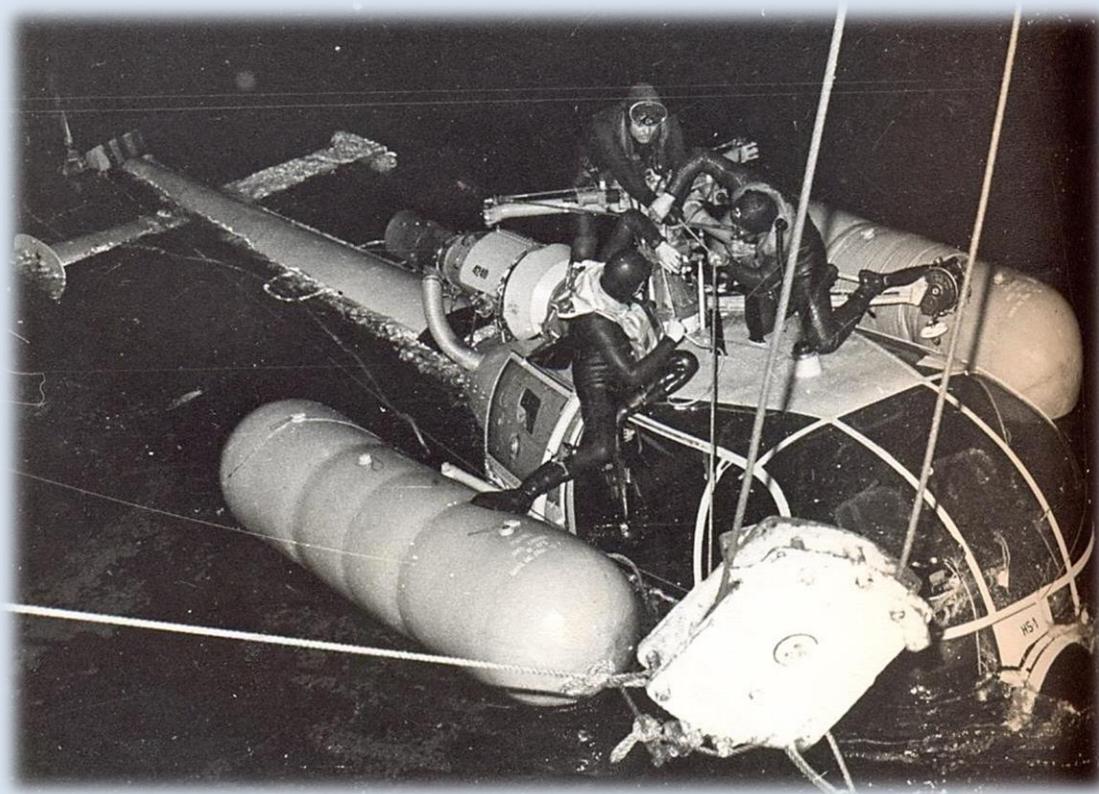


El 11 de noviembre de 1986 se dio término a los trabajos para la fabricación e instalación del Sistema Lanzador de Chaff en los Helicópteros SH-9. En agosto de 1983 se dio comienzo al estudio y desarrollo del anteproyecto, dándose inicio a la construcción del prototipo en octubre del mismo año, sufriendo posteriores modificaciones en base a las experiencias obtenidas. Del proyecto en general, debe destacarse principalmente el hecho que se fabricó empleando elementos adquiridos en el comercio nacional y ocupando talleres del Arsenal Valparaíso, como asimismo que el diseño del equipo y su construcción fue realizada por la Dirección de Investigación y Desarrollo de la Armada, constituyéndose en un importante ingenio para su empleo en la guerra electrónica.

El 05 de mayo de 1987, se dio término a la primera revisión "Gran Visita" de un helicóptero SH-9 Naval 64, dicha revisión fue efectuada por personal del Hangar de Helicópteros del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval. Esta aeronave quedó incorporada al Escuadrón HS-1 en excelente estado operativo y de presentación, lo que habló muy bien de la calidad de los trabajos efectuados y que reflejaron una creciente capacidad profesional. Cabe hacer notar que tal revisión se efectuó por primera vez a los helicópteros SH-9.



El día 10 de agosto de 1987, el Naval 64 sufrió un accidente cuando se encontraba embarcado a bordo del DLG "Latorre", el accidente se produjo durante una aproximación operacional nocturna, precipitándose el helicóptero al agua. Durante la fase de rescate, las que no fueron del todo satisfactorias, ya que durante el izado de la aeronave, se desprendió el botalón de cola, perdiéndose éste en las profundidades del océano, al ser izado a bordo del CL "O'Higgins".



El 27 de julio de 1987, se llevó a efecto la ceremonia de entrega del Naval 60 al Escuadrón de Helicópteros Antisubmarino HS-1. Esta aeronave permaneció en el Centro de Reparaciones de la Aviación Naval durante el proceso de reconstrucción por espacio de 3 años y 8 meses. Esta reconstrucción estuvo apoyada por la empresa particular “Industrias Eléctricas RMS Ltda.”.



Naval 60 listo al despegue para el vuelo de prueba posterior a su reconstrucción que tardó 3 años y 8 meses.

ACCIDENTE NAVAL 69.

A las 10:31 horas del día 30 de julio de 1981, en circunstancias que el helicóptero Naval 69 asignado al DD “Portales”, despegó para dar cumplimiento a un evento de lanzamiento de rockets sobre el ex-ATA-“Cabrales” en el área de la bahía de Concepción, y habiendo liberado todas las trincas que afirmaban el helicóptero a la cubierta de vuelo, se enredó un chicote de una de las cadenas de trinca en el tren de aterrizaje principal izquierdo, lo que motivó al descontrol de la aeronave y su posterior caída al agua, al costado del buque.

El helicóptero inicialmente estaba apuntando hacia la banda de estribor en una posición de 90° de la línea de crujía, pero giró violentamente a la izquierda y el piloto se vio en la necesidad de efectuar una maniobra abrupta para no estrellarse contra el hangar. Dicha maniobra consistió en tirar el bastón cíclico hacia atrás levantando la nariz en forma pronunciada, mientras seguía aumentando la potencia para salir de la cubierta de vuelo.

Al quedar el helicóptero apuntando hacia la banda de babor del buque, se soltó la cadena que lo retenía en cubierta, pero el aumento excesivo del paso del rotor principal motivado por el esfuerzo hecho por el piloto para salir de la situación en que se encontraba, hizo que el helicóptero perdiera sustentación cayendo posteriormente al agua.

La cantidad de trincas instaladas correspondía a la condición "trinca permanente", seis trincas, y no a la de "trinca inicial" consistente en una cadena en cada argolla del tren principal y dos cadenas en el tren de nariz, pero el piloto, considerando el movimiento de la plataforma, decidió no retirar las trincas de refuerzo. La cadena que se enredó en la rueda izquierda correspondía a la trinca de refuerzo y cuando el helicóptero se preparaba para despegar y se ordenó cubrir las trincas, el encargado soltó la trinca de refuerzo izquierda, lanzó la cadena hacia popa del helicóptero, el gancho hacia el hangar y quedó atento a la orden del O.C.V. para largar la otra trinca, sin percatarse de la posición en que quedó el chicote de la cadena ya largada.

Debido a la posición en que se encontraba el helicóptero al momento del despegue, el piloto, tan pronto dejó la cubierta, perdió de vista al O.C.V. concentrándose en volar la aeronave, pues ya no contaba con referencias adecuadas. Esta situación hizo que el piloto no se percatara de las señales que le hacían desde cubierta para que se posara. Por otra parte se debe tener presente que al estar el helicóptero apuntando hacia una banda, los balances de la plataforma se transformaban en cabeceo para la aeronave.

Se estima que la pérdida de sustentación y la posterior caída al agua del helicóptero, no fue otra cosa que la consecuencia del esfuerzo del piloto por neutralizar la pérdida de control y evitar estrellarse contra el hangar, levantando la nariz en forma pronunciada y aumentando el paso del rotor principal más allá del máximo permitido. Las condiciones atmosféricas imperantes, viento sobre 30 nudos y olas de 4 a 5 metros de altura imposibilitaron el rescate, produjeron daños estructurales de consideración y, finalmente, causaron la pérdida total del helicóptero Naval 69.



Naval 69 en el agua



Naval 69 en el agua con su sistema de flotación activado, y sobre los flotadores los pilotos de la aeronave, auxiliado por el Naval 63.



Dotación del Naval 69 siendo rescatada por el Naval 63.

El 15 de febrero de 1989, se inician los trabajos de traslado de oficinas y pañoles de línea desde el Grupo Aeronaval N°1 de la Base Aeronaval “El Belloto” a las nuevas instalaciones en la Base Aeronaval “Viña del Mar”.



El 17 de febrero de 1989, se desplazan todas las aeronaves del Escuadrón HS-1 desde la Base Aeronaval “El Belloto” a la Base Aeronaval “Viña del Mar”, Naval 60, Naval 62, Naval 63, Naval 65, Naval 66 y Naval 67.





Helicópteros Alouette del HS-1 durante su primer aterrizaje en la Base Aeronaval “Viña del Mar”

El 28 de marzo de 1989, durante una práctica de auto rotación sobre el campo de la Base Aeronaval “Viña del Mar”, a las 10:41 hrs. el Naval 67 se precipitó a tierra quedando dañada su estructura.



Naval 67 posterior a su caída en la pista de la Base Aeronaval “Viña del Mar”.

El 30 de enero de 1990, alrededor de las 15:00 hrs., el Naval 66 sufrió una emergencia real de apagón de turbina en la bahía de Horcón, en circunstancias que se encontraba efectuando un descenso instrumental a la pista de Quintero. La aeronave cae al mar sin que se actuara su sistema de flotación, perdiéndose ésta en su totalidad. Los dos pilotos fueron rescatados por pescadores de la Caleta de Horcón. El 14 de febrero del mismo año, se suspende búsqueda del Naval 66, no siendo posible ubicarlo.



Recorte del Diario El Mercurio de Valparaíso dando cuenta del servicio prestado por los Helicópteros. Con la llegada del Naval 41 y Naval 42 en diciembre de 1990 y del Naval 71 en febrero de 1991, los helicópteros Alouette volaron hasta el mes de febrero de 1991 y en el mes de junio del mismo año, fueron vendidos a la empresa española Helicsa, Naval 60, Naval 62, Naval 63, Naval 65 y Naval 67.



Los Alouette listos para emprender el vuelo a España, a la empresa Helicsa.

Modelo	Número de serie	Historia
SA319B Alouette III	2297	Naval 60 vendido a HELICSA España (EC-FHJ)
SA319B Alouette III	2362	Naval 65 vendido a HELICSA España (EC-FHI)
SA319B Alouette III	2369	Naval 67 vendido a HELICSA España (EC-FJA)
SA319B Alouette III	2322	Naval 63 vendido a HELICSA España
SA319B Alouette III	2332	Naval 62 vendido a Taxpa-Helinac Ltda.
SA319B Alouette III	2370	Naval 68 (Accidentado 04.Jul.1978.)
SA319B Alouette III	2353	Naval 69 (Accidentado 30.Jul.1981.)
SA319B Alouette III	2312	Naval 61 (Accidentado 04.Ene.1985.)
SA319B Alouette III	2342	Naval 64 (Accidentado 10.Ago.1987.)
SA319B Alouette III	2368	Naval 66 (Accidentado 31.Ene.1991.)

Detalle del historial de los Helicópteros Alouette, desde su llegada a la Aviación Naval hasta su venta a Helicsa.



NAVAL 60 (EC-FHJ)

Este helicóptero fue adquirido por Helicsa a la Armada de Chile, fue el Naval-60. En España es matriculado el 30 de octubre de 1991, en el año 1998 es vendido a Helicópteros de Cataluña y es dado de baja en los primeros meses de 2003.



NAVAL 65 (EC-FHI)

Este helicóptero fue adquirido por Helicsa a la Armada de Chile, fue el Naval-65



NAVAL 67 (EC-FJA)

Helicóptero adquirido por Helicisa, lo da de alta en España el 14 de enero de 1992, en mayo de 1999 pasa a propiedad de Helicasa y finalmente es adquirido a principios de 2002 por Helicópteros Insulares. Durante la campaña contra incendios del 2003 sufrió un grave accidente afortunadamente sin consecuencias en el que el aparato queda destruido en Ejea de Los Caballeros (Zaragoza), esto fue el 23 de junio de 2003.

El helicóptero SH-9 fue un muy importante para la Armada, para la Aviación Naval y para los helicópteros en particular. En esta aeronave se aprendió a volar todo tiempo, IFR, y operar tanto diurno como nocturno desde las plataformas de los buques de la Escuadra, muchas veces en condiciones meteorológicas muy adversas, aparte de operar con variado armamento y elementos de detección que la hacían un elemento vital en el campo táctico. Por lo mismo fue una aeronave importantísima para la Escuadra en los momentos de la crisis vecinal vivida en la época.

Los Alouettes (Alondra en francés), fue la "gran escuela" para lo que vendría más adelante en términos de renovación del material de alas rotatorias embarcado.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: La Bibliografía general utilizada y las imágenes empleadas (salvo otra indicación), corresponden a los historiales de la Comandancia de la Aviación Naval y del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1.

VI. Aviones con historia



Cessna 182 N de la Fuerza Aérea de Chile

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Breve reseña del Cessna 182N en Chile

La aeronave que se detalla en esta nota corresponde al modelo 182N cuadriplaza de la firma norteamericana Cessna. El avión salió de la factoría en el año 1956, equipado con un motor Continental O-470-L, hélice Mc Cauley modelo 2A 36 C1-T. Recibió de la FAA, la matrícula civil N5560B, su número de construcción fue el 182-33560. Esta matrícula fue cancelada el 17 de octubre del mismo año 1956.

La Fuerza Aérea de Chile, compró este avión y otro similar, recibiendo la matrícula institucional 320. Con el correr de los años y durante su servicio en la rama aérea de nuestra defensa, cambió a matrícula 420.

Tras veinticinco años de servicios, en la Fuerza Aérea de Chile, el 26 de enero del año 1981, mediante el Decreto Ley N° 3620 del 9 de febrero de 1981, la aeronave fue donada al Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, "Águilas Blancas", siendo matriculado como CC-PNA.



Cessna 182N del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, "Águilas Blancas".

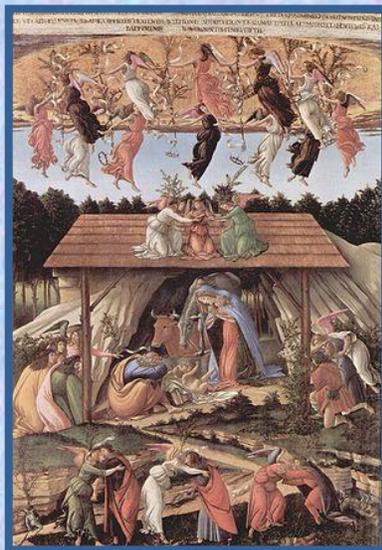
Nueve años después, en abril del año 2000, el avión fue vendido al Club Aeronaval, recibiendo la matrícula CC-LHI. En este Club Aéreo, sigue volando hasta el día de hoy, realizando variadas labores, entre ellas, lanzamiento de paracaidistas.



Cessna 182N del Club Aeronaval

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VII. Recortes y notas con historia



“Natividad” de Sandro Botticelli.

En la Navidad de 1914, a sólo meses de haber comenzado la primera guerra mundial, en los puestos de combate alemanes se escuchó el tradicional “Noche de Paz”, el cual, a pesar de ser cantado en otro idioma, simultáneamente fue seguido por los soldados ingleses desde las trincheras adversarias, para finalmente terminar cantando todos juntos, en una noche en la cual no se escuchó el tronar de cañones ni el silbido de las balas. Los soldados de ambos bandos se saludaron, mostrando fotografías de sus seres queridos, a quienes, minutos antes habían sido sus más enconados enemigos.

Juntos enterraron a sus camaradas caídos y hasta se sabe que se disputó un partido de futbol con un improvisado balón, resultando ganador Alemania por 3 a 2.

Este acontecimiento se conoce como *“La tregua de Navidad”*.

Son los sentimientos de amor y fraternidad que renacen y se fortalecen en épocas de navidad, cuyo brillo viene a nosotros año tras año, abriéndose paso por los senderos de Belén.

Feliz Navidad.

Interesante historia y hermoso saludo de Navidad que nos enviara el Suboficial Mayor don José Riquelme Hernández, Jefe del Departamento Archivo División de Recursos Humanos de la Fuerza Aérea de Chile, el que agradecemos publicándolo para bienestar y conocimiento de todos nuestros distinguidos lectores.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la [dirección indicada para ello](#), deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extraerlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Exmo. Don Norberto Traub Gainsborg,

Agradezco mucho el envío del Boletín de actividades IAHACH, que es extremadamente bien hecho. Nota próxima edición del Boletín información de la International Commission of Military History (ICMH) contendrá una noticia sobre vuestras actividades.

La ICMH sería muy feliz en desarrollar contactos con los historiadores militares de Chile. En esta perspectiva lo invito a consultar nuestro sitio Internet: <http://www.icmh-cihm.org/en/>

Con atentos saludos y muchos augurios por la próxima fiesta de la Navidad



Prof. Dr. Massimo de Leonardis
President of the International Commission of Military History
Président de la Commission Internationale d'Histoire Militaire
<http://www.icmh-cihm.org/en/>

Professor of History of International Relations
Dean of the Department of Political Sciences
Università Cattolica del Sacro Cuore
Largo A. Gemelli, 1 – I 20123 Milano – Italia
Tel.: +390272342733; +390272342309. Fax: +390272343649
http://docenti.unicatt.it/ita/massimo_de_leonardis/

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

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



Almirante Barroso 67, Santiago de Chile



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

Declaración de responsabilidad:

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