

EL COMODORO

Arturo Merino Benítez





EL COMODORO  
Arturo Merino Benítez

Alfonso Cuadrado Merino





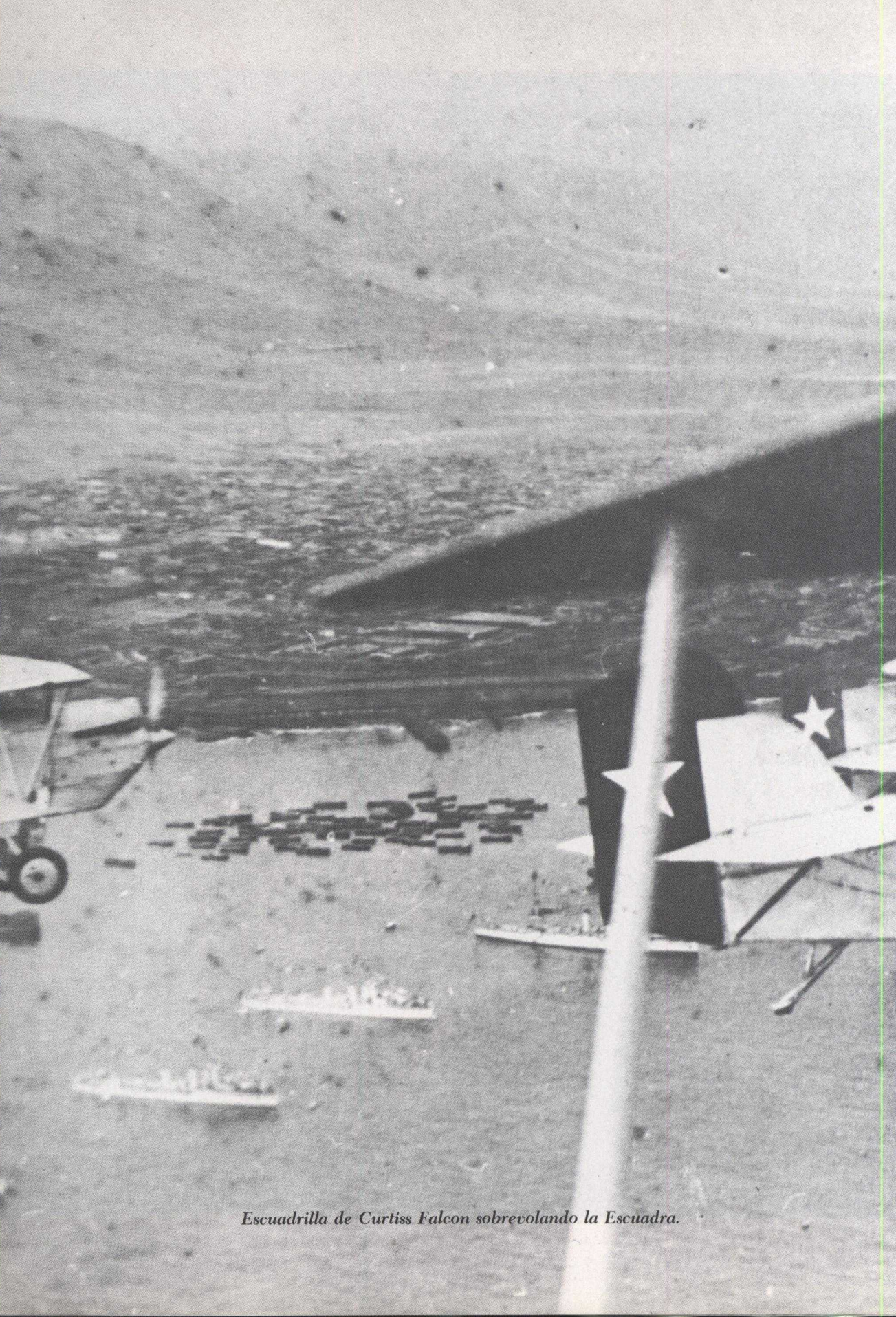
“Fue un soldado ejemplar, brillante, inteligente, imaginativo y visionario, de recia personalidad, audaz y decidido... un verdadero líder. No toleraba contradicción, timidez o incompetencia, pero era apreciado por sus hombres por su constante preocupación por su seguridad y bienestar.

Su obra fue tan amplia, completa, generosa y perdurable que podemos afirmar que —en materia de aeronáutica— después de él no quedó nada por crear.

Para todos los que han seguido después, marcó una senda con su ejemplo de servicio impersonal, de sacrificio, honestidad, franqueza, sin claudicar jamás ni aun ante las presiones a que le sometieron los intereses particulares. Con él nació ese espíritu de defender los principios en que cree cada uno de los integrantes de la Institución, monolítica en su personalidad, formada en la soledad del espacio en donde las decisiones que se toman no aceptan vacilaciones y requieren de hombres seguros de sí mismos, racionales y de estilo propio.”

Del discurso pronunciado por el  
General del Aire  
Don Fernando Matthei Aubel  
Comandante en Jefe de la  
Fuerza Aérea de Chile.

(21 de marzo de 1980)



*Escuadrilla de Curtiss Falcon sobrevolando la Escuadra.*



---

---

# Prólogo

Enrique Campos Menéndez

---



---

**L**a historia no ha incluido oficialmente, dentro de su solemne ámbito de mármol, a los pioneros de la aviación chilena. El vértigo del desarrollo de este medio de transporte y de comunicación es demasiado reciente y prodigioso. Sin embargo, ello no nos exime de la obligación de ir redactando las primeras glosas de nuestra gratitud para aquellos que en forma abnegada y hasta heroica, abrieron en los cielos chilenos nuevas rutas de comunicación.

Arturo Merino Benítez, es uno de los ilustres personajes a quien más debe nuestra aviación. Militar de carrera, artillero para ser más preciso, tuvo que comandar a los oficiales de Ejército que se dedicaban a esta nueva rama de nuestra defensa. Así, a los cuarenta años, comprendiendo que sólo se puede mandar con autoridad moral, cuando se conoce el quehacer de los subordinados, siguió un curso de piloto aviador.

Su calidad humana y sentido de responsabilidad, su amor por la aviación y a Chile, dieron profundos frutos en este imaginativo y diligente jefe: en 1928, funda el Club Aéreo; en 1929, la LAN; y en 1930, la FACH. Además, haciendo gala de destreza y audacia, une por primera vez Arica y Santiago en un vuelo sin

escalas. Abre la ruta Santiago-Punta Arenas con los trimotores Junkers y es quien primero llega a Aysén por la ruta del aire.

Todo esto y mucho más, es lo que se nos cuenta en este pequeño libro, dedicado a la vida y obra de Arturo Merino Benítez. Su autor, Alfonso Cuadrado Merino, a quien conozco desde hace muchos años, fue un brillante aviador y condujo durante largo tiempo las aeronaves de LAN por los cielos de Chile y de América. Gracias a él y a otros pilotos como él, LAN goza en el país y en el extranjero, de un tan bien ganado prestigio de eficiencia y seguridad. Pero Alfonso Cuadrado, no es tan sólo un gran aviador, sino un patriota que ha extendido el vuelo más allá de las metas de su obligación, para servir mejor a su vocación y al país. Ello lo ha hecho y lo hace, con prestancia y señorío, animando con su entusiasmo y talento, organizaciones culturales e históricas. Ahora con pluma certera y galana, nos ofrece en este libro un bosquejo de la personalidad de Arturo Merino Benítez, a quien tanto debe la aviación chilena. Vaya para el autor nuestra cordial felicitación, con el ruego y la esperanza de que prosiga ensanchando los horizontes de nuestro conocimiento y gratitud, por aquellos que contribuyeron a hacer patria por los rumbos del cielo.



# EL COMODORO

# Arturo Merino Benítez

17·V·1888 - Chillán

2·V·1970 - Santiago

Alfonso Cuadrado Merino



“Sed como el ave que detiene el vuelo  
en las débiles ramas,  
que las siente doblarse y canta alegre,  
porque sabe que cuenta con sus alas.”

---

## EL COMODORO Arturo Merino Benítez

Larga tarea es compendiar la vida del patriota esclarecido que fue el *Comodoro Arturo Merino Benítez*. Ya aparecerá el escritor profesional que escriba el libro que relate su existencia llena de realizaciones, todas orientadas al bien de la comunidad y de su patria.

Comenzaremos por decir que nació en 1888, en Chillán y que fue hijo de *don Pedro Eliseo Merino Feliú*, agricultor, dueño de los fundos Cocharcas y Trilico, descendiente de antiguas familias de la zona de Curicó.

El abuelo de *don Pedro Eliseo* fue *don Dionisio Perfecto Merino y Urzúa*, agricultor y Alcalde de segundo voto de Curi-

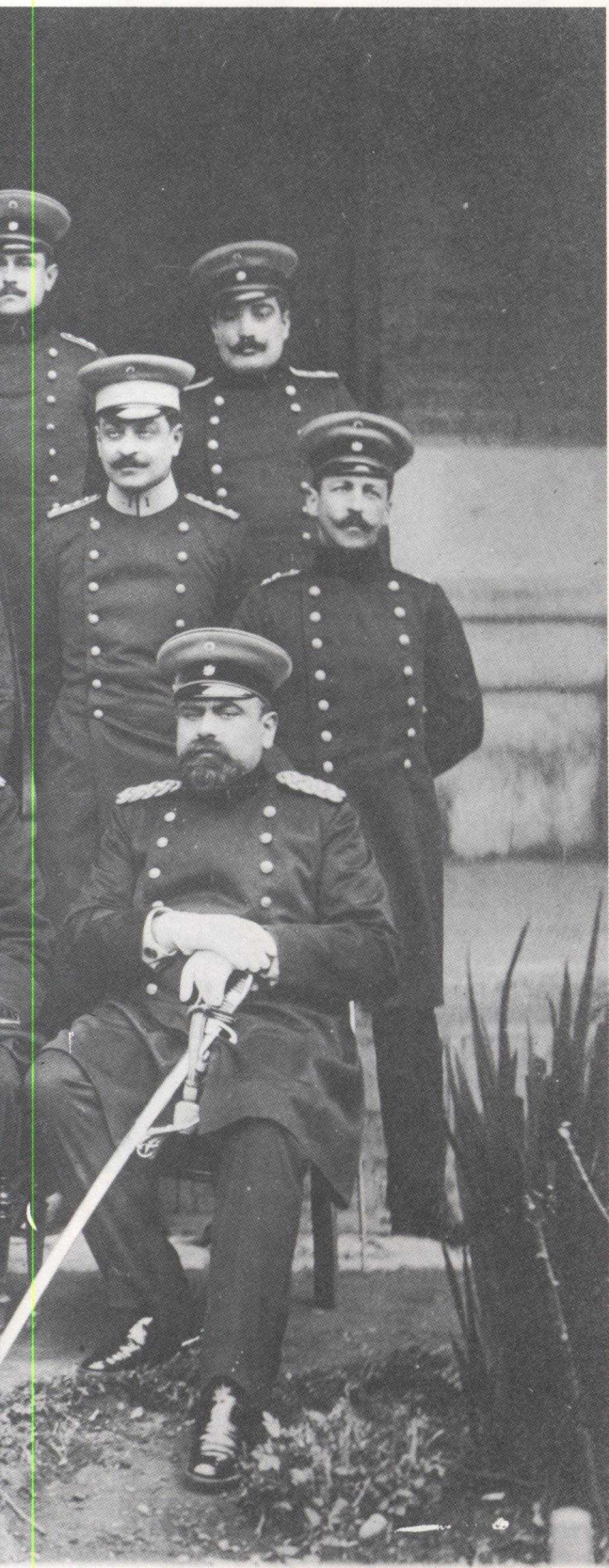
có y amigo del guerrillero patriota *Francisco Villota*, junto al que luchó por la libertad de Chile.

En 1817, a bordo de la fragata *Sacramento*, es enviado al Callao por insurgente y encerrado en sus terribles casamatas. Cuenta *René León Echaiz* que cuando el *General José Miguel Carrera* marcha hacia el sur a la cabeza de una columna de húsares para detener la invasión de Pareja, en abril de 1813, pernocta en la casa de *don Dionisio Perfecto*.

La madre del *Comodoro Merino* fue *doña Clorinda Benítez Labbé de Merino*, también perteneciente a viejas familias curicanas. Viuda a los 36 años, dedicó el resto de su vida a sus once hijos que se destacaron en actividades como el sacerdocio, la diplomacia, la aviación, la marina y el comercio. La madre de *doña Clorinda* fue *Clorinda Labbé Riquelme de Benítez Barros*. Era hija de *don José María Labbé*

*Arturo Merino, antes de cumplir los 15 años ingresó a la Escuela Militar (1903), siendo designado Brigadier Mayor en el último año de su estada en dicho plantel.*





▲ Merino, ha ascendido a Capitán y ha vuelto a su querida Escuela Militar después de haber servido en los Regimientos de Artillería N° 4 Miraflores y N° 1 Tacna. Fotografía del año 1913.

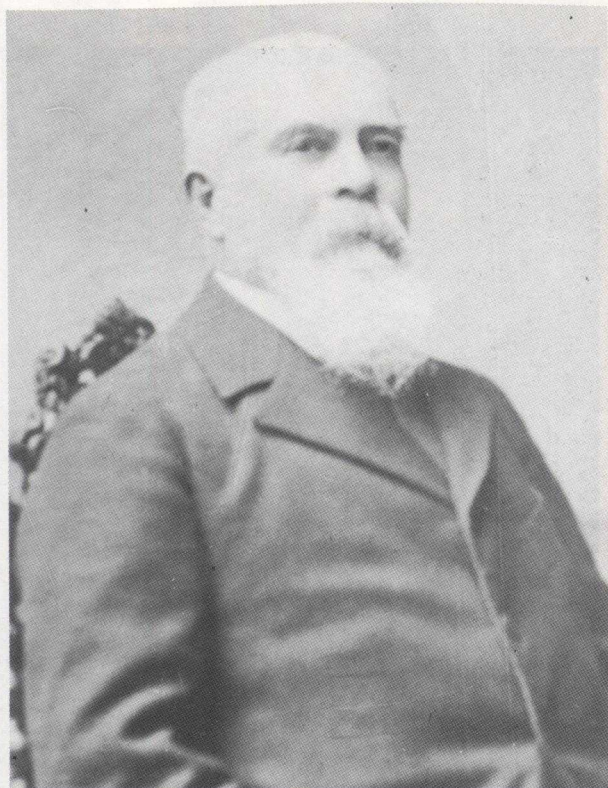
► Plana Mayor del Regimiento de Artillería N° 4 "Miraflores". El Teniente 2° Arturo Merino es el tercero de izquierda a derecha de la tercera fila (año 1908).



## FAMILIA MERINO BENITEZ (1920)

1) Presbítero Daniel Merino Benítez; 2) Carmen Wilson de Merino (Hija del Alm. Arturo Wilson, sobreviviente del Combate Naval de Iquique); 3) Carmen Merino Wilson; 4) Clorinda Labbé Riquelme de Benítez Barros, abuela materna del Comodoro Merino, sobrina en segundo grado del General D. Bernardo O'Higgins; 5) César Cuadrado Merino; 6) Clorinda Benítez Labbé de Merino Feliú, madre del Comodoro; 7) Jaime Cuadrado Merino; 8) Osvaldo Cuadrado Merino; 9) Ana Merino Benítez de Cuadrado; 10) Presbítero Ramón Merino Benítez; 11) Julio Merino Benítez (posteriormente Almirante de nuestra Armada); 12) Osvaldo Cuadrado Herquíñigo; 13) Mercedes Merino Benítez de Descalzi; 14) Benjamín Merino Benítez (casó con Mariana Merino Bielich); 15) Rosario Merino Benítez de Dabancens; 16) Carlos Dabancens Dailé; 17) Eliseo Merino Benítez (posteriormente alcanzó el grado de Capitán de Navío); 18) Matilde Ossa García de Merino, esposa del Comodoro y nieta del pionero del salitre D. José Santos Ossa; 19) Capitán Arturo Merino Benítez; 20) Herminia Harnecker de Merino; 21) Alejandro Merino Benítez; 22) María Merino Benítez (casó con el General Arturo Paredes Fuentealba).

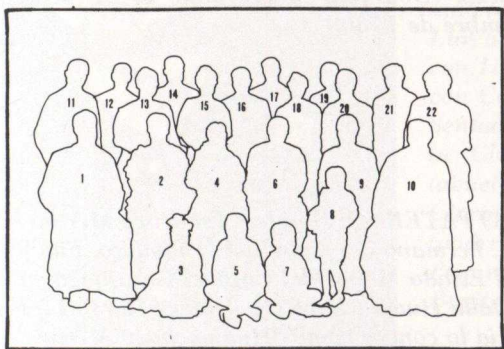


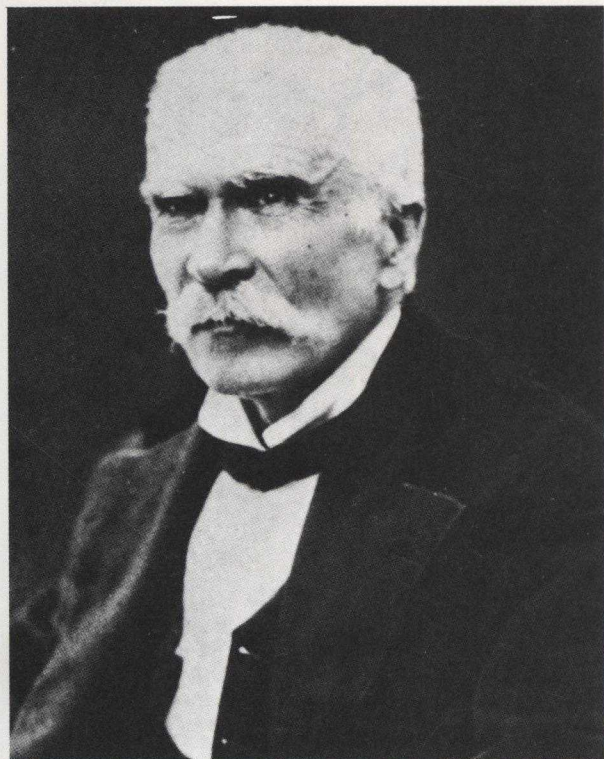


**EL PADRE DEL COMODORO:** *Don Pedro Eliseo Merino Feliú, nació en Curicó en 1837, falleció en Santiago en 1897. Hijo de José Francisco Merino Pizarro y de Rosario Feliú Ahumada Meneses.*



**LA MADRE:** *Doña Clorinda Benítez Labbé de Merino Feliú. Falleció en 1936. Hija de Ignacio Benítez Barros y de Clorinda Labbé Riquelme.*





**ABUELO PATERNO:** Don José Francisco Mauricio Merino Pizarro, casado en segundas nupcias con Doña Rosario Feliú Ahumada Meneses. Falleció en Curicó en 1874. Era hijo de Don Dionisio Perfecto Merino Urzúa y de Mercedes Pizarro Jaraquemada.



◀ **BISABUELO:** Don Dionisio Perfecto Merino Urzúa, casado con María Mercedes Pizarro Jaraquemada. Fue enviado preso a las casamatas del Callao por insurgente durante la Reconquista (enero - 1817). Era hijo de Don José María Merino Leiva Sepúlveda y de María Loreto Urzúa Baeza. (Don José María, testó el 27 de septiembre de 1786.)



**TIO PATERNO:** Don José Francisco Merino Feliú, hermano del padre del Comodoro. Fue Jefe del Estado Mayor del Coronel Gorostiaga en la batalla Huamachuco (10 - julio - 1883). La historia lo conoce como "Huamachuco Merino". ▶



## FAMILIA BENITEZ LABBE:

*Familia de la madre del Comodoro. Izq. der., de pie: Ignacio Benítez Labbé, casado con Laura Gallardo Nieto; Josefina Benítez Labbé, casada con Ricardo Labarca Bascuñán; Adelaida Benítez Labbé, casada con Rafael Cruz Díaz; Enrique Benítez Labbé, casado con Inés Bunster Mc Crea; Elena Benítez Labbé, casada con Luis Santander Ruiz; Constantino Schneider von Davans, casado con Hortensia Benítez Labbé; Hortensia Benítez Labbé, casada con Constantino Schneider von Davans.*

*Sentados: Laura Gallardo Nieto, casada con Ignacio Benítez Labbé; Clorinda Labbé Riquelme, casada con Ignacio Benítez Barros, (abuelos maternos del Comodoro).*

*Clorinda Benítez Labbé, casada con Pedro Eliseo Merino Feliú (padres del Comodoro).*

*Primera fila: Inés Benítez Labbé, Berta Benítez Labbé, Agustina Benítez Labbé.*

*Torrealba y doña Carmen Riquelme Roa*, siendo por consiguiente sobrina en segundo grado de don *Bernardo O'Higgins*.

*Arturo Merino Benítez*, antes de cumplir los quince años, ingresó a la Escuela Militar, siendo designado Brigadier Mayor en el último año de su estada en dicho plantel. En 1908 egresó como Teniente 2º del arma de Artillería con un puntaje sobresaliente. Posteriormente sirvió en los regimiento de Artillería Miraflores y N° 1 Tacna. Siguió curso en la Escuela de Caballería y llegó a ser un aventajado equitador y reconocido buen esgrimista. Siempre obtuvo óptimas calificaciones conquistando su ascenso a Teniente el 16 de febrero de 1910 y a Capitán en 1913. Este último por razones de mérito.

Cuatro años más tarde se recibió de Oficial de Estado Mayor y fue destinado al Cuartel General del Ejército con el bien ganado título de "*Especialista en Estado Mayor*".

Es en esos años en que su interés por la aviación se hace presente. En una conferencia que titula "*Sobre futura proporcionalidad de las distintas armas*" —1918—, ya aboga porque se otorgue mayor importancia a la aviación, aprovechando las experiencias que acaba de dejar la Primera Guerra Mundial.

En 1923 fue nombrado Adicto Militar a la Embajada de Chile en Rio de Janeiro y en ese cargo recibió su nombramiento de Mayor.

Su paso por tierra brasilera, deja en él profundos lazos de amistad y cariño por esa nación hermana, reflejados en numerosas cartas que escribe desde Rio de Janeiro y principalmente en el discurso que pronunció cuando debió regresar a Chile, en cuya oportunidad, ante altas autoridades militares, entre las que se encontraban el *General de División Joao de Deus Menna Barreto*, el *de Brigada Octavio de Azevedo Coutinho* y el *jefe del gabinete del Ministro de Guerra Oscar Saturnino de Paiva*, pudo expresar:

*Excmos., Señores Jefes del noble Ejército Brasileiro;*

*Son jenerosas por demás las espresiones con que el ilustre Coronel Duval ha queri-*



*El Cadete Merino con sus compañeros recién ingresados a la Escuela Militar (1903).*

*En la Exposición que tuvo lugar ese año, la Escuela Militar obtuvo, en competencia con todos los establecimientos de instrucción secundaria, un primer premio conjuntamente con el Instituto Nacional (General José Miguel Carrera) por los trabajos de sus alumnos y la organización de sus estudios.*

*do ofrecer esta manifestación, al más modesto de los soldados de mi patria; pero aunque hijas de la amable jentileza con que aquí se acojió a todo chileno, ellas halagan profundamente mi espíritu: danme la ilusión de ser un elemento útil i valedero en la labor de aproximación de nuestras patrias, que van haciendo su camino a través del tiempo i de los hombres.*

*Dejo, señores, con profunda pena esta tierra májica i risueña, tan llena de encantos; desde ya presiento las saudades que asaltarán mi espíritu, acrecentadas al transcurrir los días allá en mi patria lejana, en*



*En campaña 1905.*



*El Coronel Don Guillermo Chaparro es el Director de la Escuela Militar cuando el Teniente Merino regresa a su querida Escuela, en septiembre de 1912.*

*El Teniente 1º Arturo Merino vuelve al "Viejo Alcázar" para influir en la formación moral e intelectual de las nuevas promociones.*

*aquella tierra recia i bravía, cuyos valles feraces sólo logramos alcanzar a través de imponentes cordilleras con hielos eternos, aplastado el espíritu ante la adusta majestad de la mole andina.*

*Señores, al llegar a mi tierra se recoje el ánimo cohibido i suspenso, mientras que al llegar a la vuestra, el alma canta y se ríe. Allá el trabajo tenaz, el carácter tesonero lleva a los hombres a la rejión más*

*árida i desolada de América, a descubrir i explotar la maravilla fecundante del salitre que torna el campo en verjeles; aquí el reino de la alegre fantasía, lleva a los Guzmán i a los Santos Dumont a deslumbrar al mundo con sus invenciones jeniales.*

*Allá, señores, los hombres se tallan con durezas de granito i a impulsos de torrentes; al lado de arrogancias frías i tesoneras muestran la sencillez sentimental del mon-*



*tañés. País de guerreros que no buscan la guerra, pero que no la temen; a través de campañas victoriosas, apenas quiso conservar las menguadas tierras que sus hijos ocupaban, cediendo en aras de la paz muchas veces, territorios i derechos positivos.*

*El Sr. Coronel Duval aludió a la campaña de nuestra independencia que fue dura i tenaz. Entre júbilo de victorias i luto de derrotas, logramos triunfar al fin, pero antes de volver al descanso, en medio de las dificultades de nuestra reciente liberación, aún organizamos y mantuvimos, así pobres i desangrados, aquella atrevida expedición libertadora del Perú, que llevó a*

*nuestros hermanos del norte el contingente de nuestra sangre i de nuestra amistad.*

*Al pensar en esos tiempos i en la audacia de esa campaña libertadora, que exigió organizar de la nada una escuadra, i levantar un numeroso ejército, en nuestro país agotado por largos años de guerra tenaz i sin cuartel, vienen a mi mente, las audacias legendarias de esos "bandeirantes" atrevidos que cruzaron tantas veces el corazón de la América, en sus correrías i campañas, para fijar los contornos colosales de esta patria brasilera; también llegaron en épocas más difíciles i remotas al alto Perú, atraídos también por Lima, la opulenta ciudad de los virreyes.*



*Embajada que nuestro Gobierno envió a la celebración del Centenario de Brasil, 1922. En la foto, junto con autoridades civiles y militares del país hermano, aparecen: Arturo Merino Benítez, tercero de izquierda a derecha; General Luis Brieba, sexto; Mayor Carlos Ibáñez del Campo, octavo.*

*En 1923 será nombrado Adicto Militar en Rio de Janeiro.*



*Obra escultórica de Rebeca Matte donada al Brasil y cuya reproducción se encuentra ubicada frente al Palacio de Bellas Artes en Santiago de Chile.*

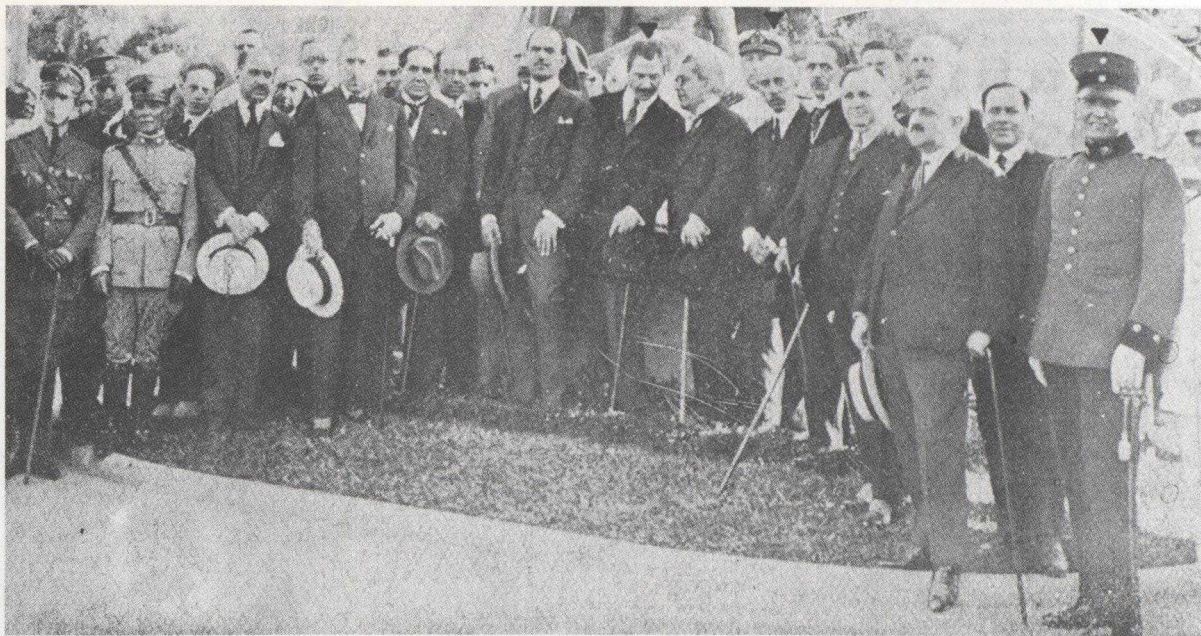
*Así resultan hermanados, S.S., los impulsos máximos de nuestros pueblos: la banderitas que se arrojaban atrevidas contra el poderío español, i las tropas libertadoras que Chile enviara más tarde, con noble audacia.*

*Desde lo más íntimo de mi corazón, hago fervientes votos porque el Destino siga hermanando siempre las aspiraciones de nuestros pueblos, como en aquella época lejana.*

*Admirador profundo de las virtudes cívicas i militares de vuestro Ejército, levanto mi copa por su felicidad i progreso, seguro como estoi de que si los campos de batalla, quieren reunir alguna vez*

*nuestras huestes guerreras, acudirán ellas fraternalmente unidas hasta la muerte o la victoria, tras un mismo ideal.*

*Tales palabras habían sido la respuesta a las felices frases del Coronel Duval quien definió al Comandante Merino como a "un hombre culto y de sociedad, caballero de fina educación y profesional militar de gran valor, alcanzando con esos atributos un crecido número de amigos en el cuerpo diplomático y en círculos civiles y mili-*

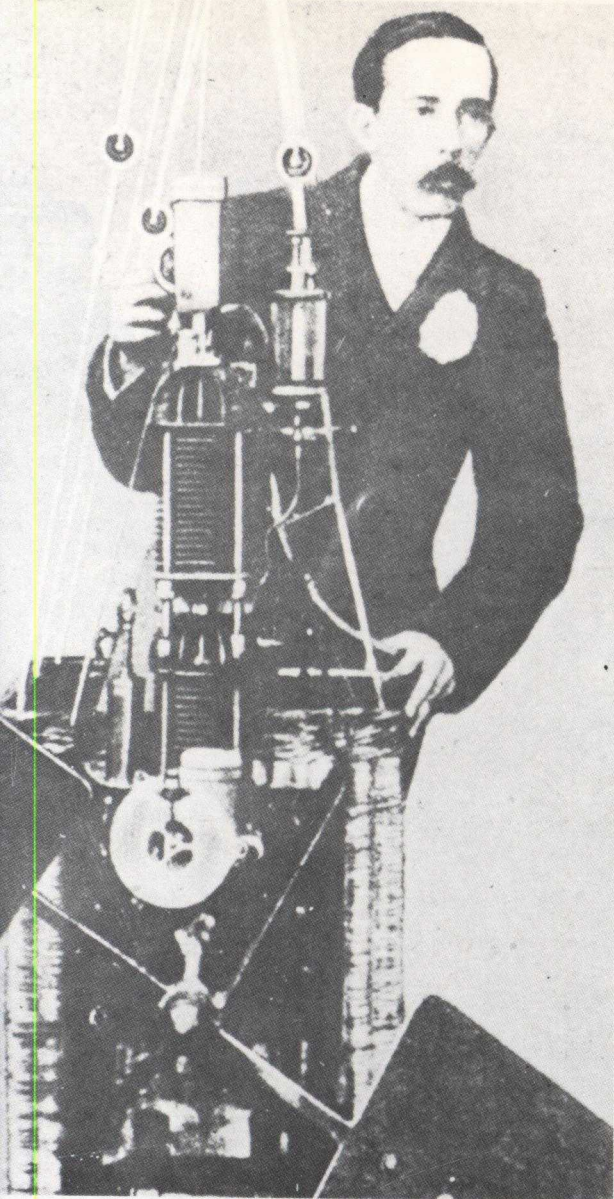


*Ceremonia en plaza "Mauá" con motivo de la entrega del monumento de la notable escultora Rebeca Matte de Iñiquez, donado por el Gobierno de Chile a la República del Brasil en 1922. En la fotografía, el gobernador Alaor Prata, el embajador de Chile Don Manuel Cruchaga Tocornal, el insigne pionero de la aviación Alberto Santos Dumont y Arturo Merino Benítez (extrema derecha).*



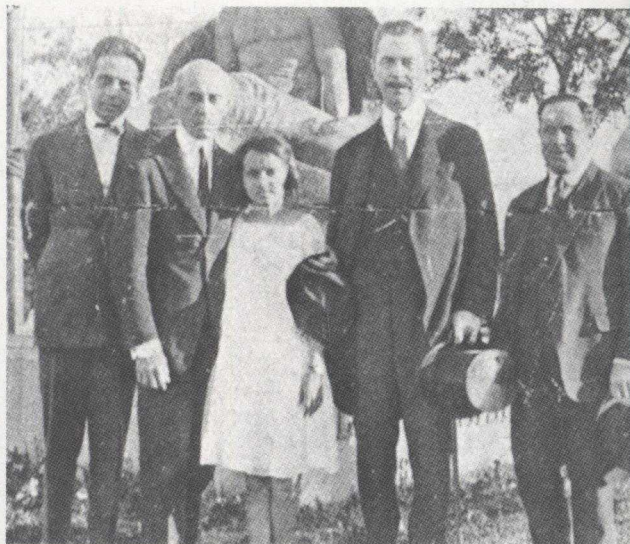
*El Mayor Arturo Merino recién nombrado Director de la Escuela de Aviación. En este cargo ascenderá a Teniente Coronel el 29 de diciembre de 1926. Luce en el cuello el distintivo de la Aviación Militar.*





Año 1918 Santos Dumont en la barquilla de su globo dirigible N° 1, equipado con un motor de 3,5 H.P. (Dion-Bouton) y hélices de dos palas, de 120 R.P.M.

El embajador Don Miguel Cruchaga Tocornal en compañía de Santos Dumont, en "Plaza Mauá", el día de la entrega oficial de la escultura de Rebeca Matte.



tares". Agregó que la feliz actuación del homenajeado, se desarrolló invariablemente con el "fulgor de su inteligencia, de su tacto y de su discreción".

Durante su permanencia en Brasil, conoció personalmente a Alberto Santos Dumont con quien tuvo oportunidad de conversar largamente. En fotos de la época podemos observarlo en la ceremonia de inauguración del monumento de Rebeca Matte de Iñiguez que representa a dos hombres alados y que nuestro gobierno donara a la República del Brasil como un signo de eterna amistad. A dicha ceremonia, en los extensos jardines de Praca Mauá, asistieron: el Gobernador de Rio de Janeiro,

Dr. Alaor Prata; nuestro Embajador Don Manuel Cruchaga Tocornal, el insigne Santos Dumont, Arturo Merino Benítez y numerosas personalidades militares y civiles, acompañadas de delegaciones militares y de establecimientos educacionales.

A su regreso a Chile pasó al Estado Mayor General sirviendo al mismo tiempo la cátedra de Historia Militar en la Academia de Guerra. En junio de 1926 recibió la designación de Director de la Escuela de Aviación Militar, y en ese cargo fue ascendido, por mérito nuevamente, al grado de Teniente Coronel. Es la época en que con mayor denuedo defiende su idea de unificar los servicios de aviación, idea que ha-

El director de la Escuela de Aviación, COMANDANTE Arturo Merino, con los oficiales de planta y alumnos de la promoción 1926. Izquierda a derecha, sentados: TENIENTE Carlos Montecino, instructor; CAPITAN Roberto Ewing, instructor; CAPITAN Emilio Brandemberg, subdirector; COMANDANTE Merino, director; CAPITAN José Jara, ayudante; CAPITAN Julio Maldonado, comandante de la Escuadrilla de Aplicación; CAPITAN Alberto Vallejo, jefe de la Plana Mayor; TENIENTE Oscar Silva, instructor de aerofotografía. Segunda fila: pilotos aviadores militares, TENIENTES Avelino Urzúa, Gregorio Bisquert, Carlos Fox, Guillermo Rodríguez, Roberto Costabal, Aurelio Celedón, Francisco Vial, Luis Lepe y Manuel Hurtado. Tercera fila: TENIENTE CONTADOR, Armando Monti; pilotos de guerra, TENIENTES Aníbal Vidal, Augusto Paravich, Armando Rivera y Juan del Villar.



ría realidad cuatro años más tarde, granjeándose numerosos opositores. Gracias a su visión, Chile fue el cuarto país en el mundo que unificó los servicios de aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina, siendo precedido sólo por Inglaterra, Francia e Italia.

Asumió la Dirección de Aviación en abril de 1928 y fue nombrado su Primer Director. Es lo que esperaba para poner en práctica sus ideas aeronáuticas que son comprendidas y apoyadas por el *Presidente de la República*, General don Carlos Ibáñez del Campo.

Ya tiene en sus manos el bastón de comando. Ahora trataremos de detallar su obra.

Para comprender la magna tarea de bien público emprendida por este insigne aviador, hay que situarse en el Chile anterior al nacimiento de tres instituciones que marcaron un hito en el desarrollo de la aeronáutica nacional y por ende, en el progreso de toda la nación. Me refiero a la *Fuerza Aérea*, la *Línea Aérea Nacional*, hoy llamada LAN, y al *Club Aéreo de Chile*. Estas organizaciones, que forman

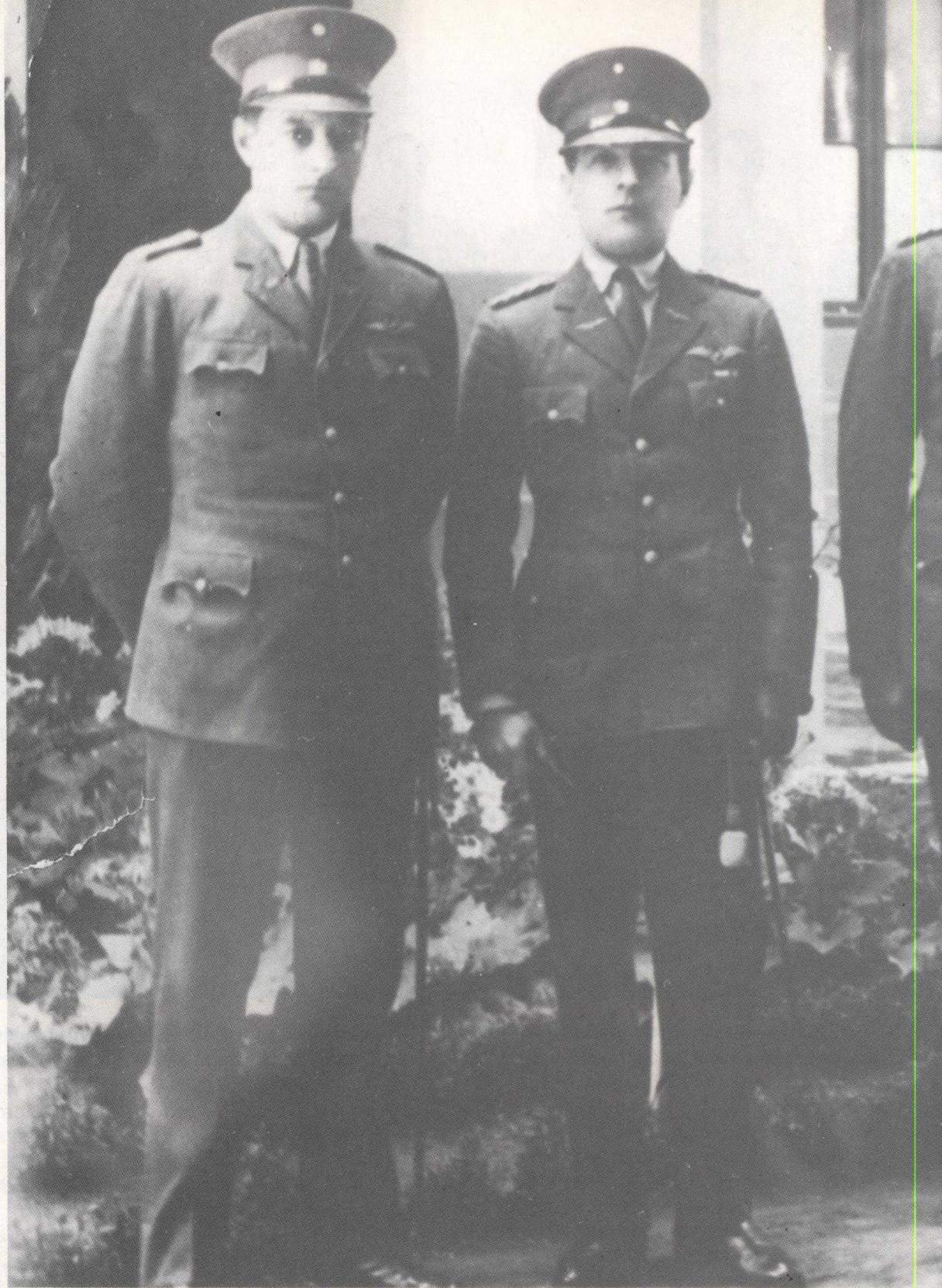


la sólida base en que descansan los cielos de la patria, fueron creadas por Arturo Merino, quien tuvo la satisfacción de alcanzar a verlas, en plena actividad, cuando cumplieron cuarenta años de existencia, recibiendo el homenaje en vida de las tres instituciones. Tuve la oportunidad de estar presente en las ceremonias que se verificaron en el aeródromo Eulogio Sánchez en 1968, en el aeropuerto Los Cerrillos en 1969 y en la Base Aérea de El Bosque en 1970. En esta última, presidida por el *Presidente de la República Señor Eduardo Frei Montalva*, recibió de sus manos una

medalla de oro con la siguiente inscripción que no precisa de mayores comentarios:

**“Al insigne creador  
y primer Comandante  
en Jefe de la  
Fuerza Aérea de Chile.**

**1930 - 1970.”**



*El 25 de marzo de 1927 es nombrado Inspector de Aviación de la Inspección General del Ejército, manteniendo el cargo de Director de la Escuela de Aviación. En la foto aparecen, de izquierda a derecha: CAPITAN Don Oscar Herreros Walker, que alcanzó el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea en*



1946; CAPITAN Federico Barahona Walton; COMANDANTE Arturo Merino Benítez; CAPITAN David Yuseff Urrea; CAPITAN CONTADOR Julio Fernández Contador.

Mes y medio después era víctima de un derrame cerebral en su pequeño departamento ubicado en Agustinas esquina de Morandé, en pleno centro de Santiago, falleciendo el 2 de mayo en el Hospital Militar.

Analizamos qué había antes de que el Comandante Merino fundara el Club Aéreo en 1928, la LAN en 1929 y la Fuerza Aérea en 1930.

Comencemos con el Club Aéreo. En 1913 ya había sido fundado el Aero Club, entidad que en los años en que aparece Merino, estaba en franca decadencia. Fue un Club en el que participaron unas pocas personas entusiastas por la aviación, la mayoría de las cuales poseía la fortuna suficiente como para tener aviones propios. El nuevo Club Aéreo hizo posible que la juventud del país, que no contaba con medios económicos suficientes, pudiera tomar los comandos de un avión y más tarde ingresar a los servicios aéreos comerciales, o simplemente, dedicarse al agrado que significa mirar desde lo alto la tierra que nos vio nacer, ingresar a la reserva aérea, o servir a la ciudadanía en las múltiples oportunidades que se ofrecen, a cada instante, al que lleva en su solapa las alas de piloto civil.

El Jefe de la Aviación Militar destina al Club Aéreo de su creación, biplanos *De Havilland DH 60 Moth Cirrus* e instructores de vuelo militares, los que día tras día van preparando, primero en El Bosque y después en Los Cerrillos, las nuevas hornadas de jóvenes pilotos.

En esta etapa de su vida hay rasgos de la personalidad de Arturo Merino que conviene recordar.

Una firma norteamericana le envía un monoplano de ala alta, como obsequio personal. Apenas lo recibe lo entrega al Club Aéreo de Chile. Era un *Curtiss Robin Rambler*, que pasó a ser el avión más importante del Club, por llevar más personas a bordo y por tener más potencia y velocidad que los *Moth*. Volar dicho avión llegó a ser una distinción dentro de los aviadores civiles. Actos como el relatado se repiten en la vida de este hombre de una honestidad y de un patriotismo acendra-

do. Años más tarde, la *Casa Morrison* le envía un automóvil *Buick* de siete asientos, modelo 1929, para su uso personal. Inmediatamente hace entrega de él a la *Línea Aérea Nacional*, transformándosele en ambulancia, sirviendo por largos quince años en Los Cerrillos. Otro obsequio que recibe es un *Moth* que también cede al Club de su creación.

Por haber desempeñado importantes cargos en diferentes instituciones después de su retiro de las Fuerzas Armadas, le habría sido posible cambiar su jubilación por otra mejor. Ejecutivos de LAN se lo recomiendan pero él rechaza la insinuación protestando que con la que recibe le alcanza para vivir modestamente.

El cargo de Subsecretario de Transportes que desempeñó mucho antes de que se creara el Ministerio, lo sirve *ad honorem*, porque considera poco ético recibir dos remuneraciones, si con una sola le basta para su sobria manera de vivir.

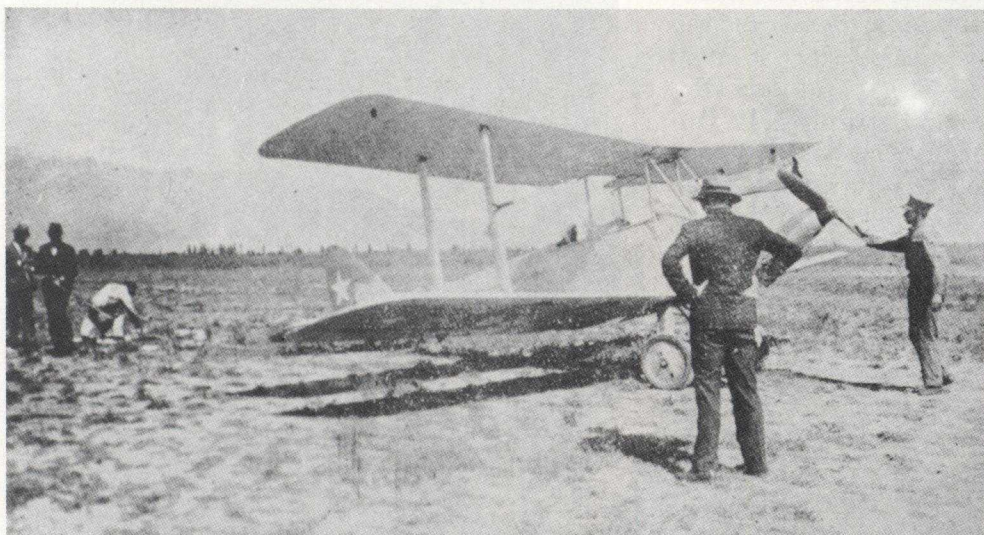
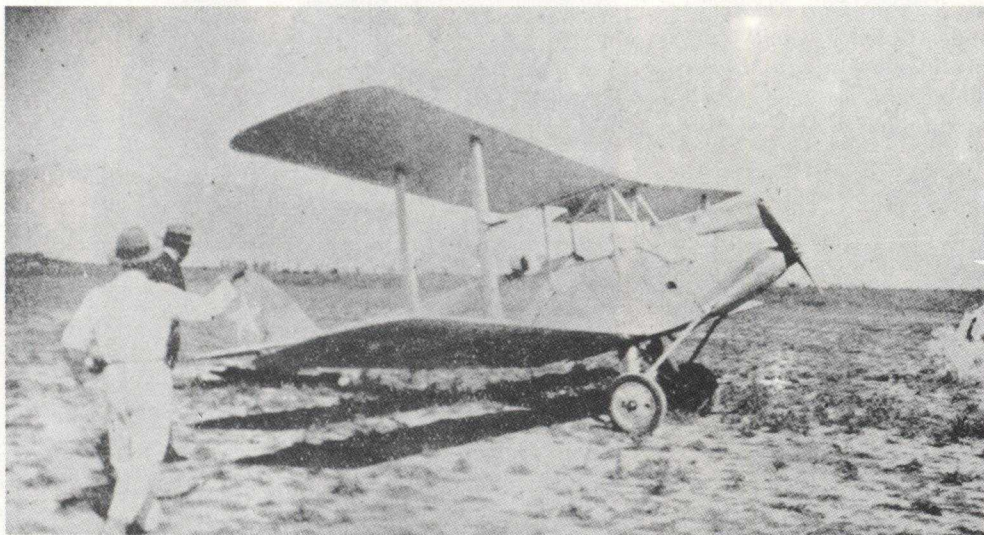
Tiene una cuota de bencina para su automóvil particular, la que no retira pese a la larga distancia que existía entre su antiguo domicilio de Conchalí y su lugar de trabajo en Los Cerrillos. El auto que le proporciona LAN, prácticamente no lo usa casi nunca y lo destina principalmente al servicio del Departamento de Bienestar Social. Es que el modo de ser del Comandante Merino Benítez es de neto corte "Portaliano".

Pero sigamos con el *Club Aéreo de Chile*. Está probado que con la organización, material de vuelo y facilidades que dio a la nueva institución, consiguió popularizar la aviación civil dejando de ser el privilegio de unos pocos. Pronto ven la luz otros clubes aéreos a lo largo del país, siendo Temuco y Punta Arenas los que comienzan sus actividades.

Hoy en día, casi toda ciudad de cierta importancia cuenta con un *Club Aéreo*, al extremo que en 1966, con motivo de la quincuagésima nona *Conferencia General de la Federación Aeronáutica Internacional*, celebrada en nuestro país, se congregaron en Tobalaba 242 aviones, 10 planeadores y 50 aeromodelos.

Primero los Gipsy  
de ese Club Aéreo  
donde me enseñaron  
a encumbrarme al sol.

(5-V-1928)



*ARRIBA: Acción de Havilland Moth del Club Aéreo al terminar uno de sus aterrizajes con hélice detenida guiado por el aviador civil Federico Helfmann. Se acerca al avión el Presidente del Club Aéreo Comandante Arturo Merino Benítez.*

*ABAJO: CAPITAN Rafael Sáenz, secretario del Club Aéreo detiene su avión a ocho metros del punto fijado para el aterrizaje de precisión. El mecánico inclinado indica el punto preciso. Los Moth Gipsy y los Moth Cirrus no contaban con sistema de frenos.*

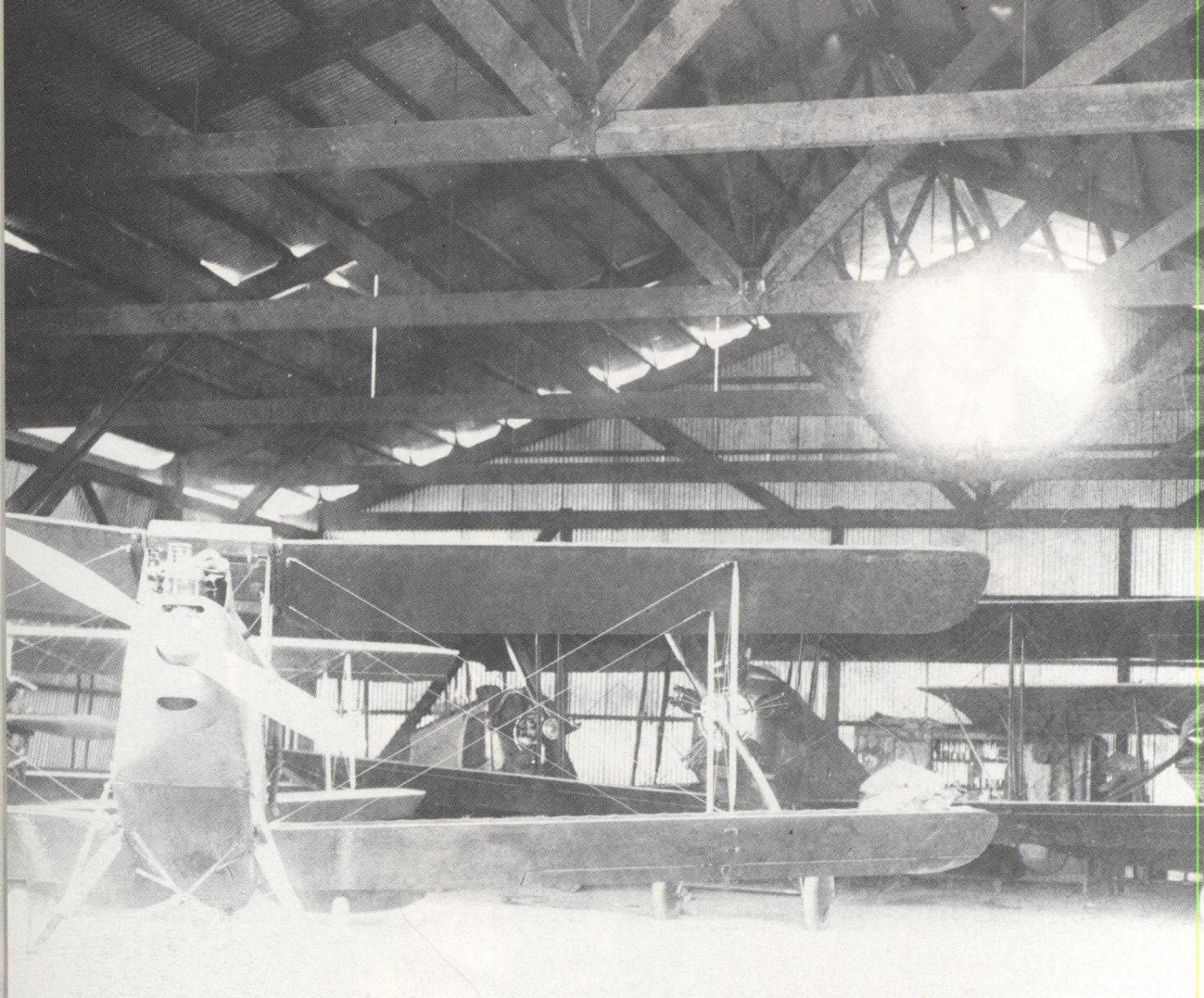
El Presidente de la República General Don Carlos Ibáñez del Campo con el directorio del Club Aéreo de Chile, (año 1928). Sentados, izquierda a derecha: TENIENTE Coronel Don Arturo Merino Benítez; GENERAL Don Carlos Ibáñez del Campo; Don Salvador Sanfuentes; De pie: ALFEREZ Don Tomás Castro San Cristóbal; Don Federico Helfmann (Aviador Civil); CAPITAN Don Rafael Sáenz Salazar; Don Aladino Azzari López (Aviador Civil) CAPITAN Don Ramón Vergara Montero; Don Emilio Etchegaray (Aviador Civil); Comandante Don Diego Aracena Aguilar.



En los estatutos del Club Aéreo de Chile editado en 1929, aparece el siguiente Directorio para el período 1928-1930 (Imprenta Chile, Morandé 767, Santiago). PRESIDENTE Honorario: S.E. Don Carlos Ibáñez del Campo; PRESIDENTE: Comandante Don Arturo Merino Benítez; VICEPRESIDENTE: Don Salvador Sanfuentes; SECRETARIO: Capitán: Don Rafael Sáenz S.; PROSECRETARIO: Don Jorge Lathrop Z.; TESORERO: Comandante: Don Ramón Vergara M.; PROTESORERO: Don Aladino Azzari L.; DIRECTORES CONSEJEROS: Comandante Don Diego Aracena A.; Don Federico Helfmann; Don Emilio Etchegaray; Comisión de Publicaciones: Revista "Chile Aéreo". DIRECTOR: Don Arturo Merino Benítez; REDACTOR: Don Jorge Lathrop Z.







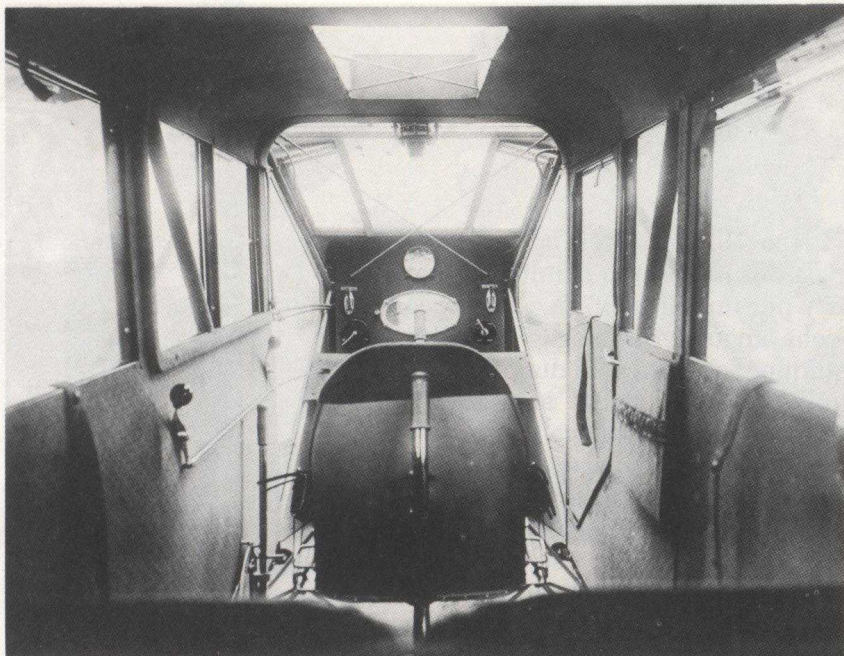
Conviene recordar, antes de cerrar estas líneas respecto a nuestra aviación civil deportiva, las palabras que pronunciara *Merino* cuando inaugurara las nuevas instala-

ciones del *Club Aéreo*, en el costado suroeste de Los Cerrillos, el 28 de septiembre de 1930.

“Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos civiles son garantía de que no surcarán nuestro aire patrio, ni las bajezas, ni las intrigas; nuestro club forma Caballeros del Aire, sin tacha y sin temores, ajenos a banderías y divisiones mezquinas que no se alcanzan a ver desde allá arriba.”

*Interior del hangar que estaba ubicado al costado Sur de Los Cerrillos, facilitado por el Comandante Merino al aviador civil Clodomiro Figueroa. En la foto se observan algunos antiguos aviones de propiedad del famoso aviador. A la izquierda un De Havilland Moth Gipsy. A la extrema derecha un Curtiss Jenny.*

*Cabina del Curtiss Robin donado al Club Aéreo de Chile por el Comandante Merino.*



El Club Aéreo de Chile no tardaría en tener su primer mártir. En 1930 cae en su frágil aparato *Raúl Pemjean Pinto* cubriendo de luto las alas deportivas de Chile. (\*)

Al año siguiente será *Aclisio Humberto Mena* quien se precipitará a tierra tratando de buscar nuevos y más lejanos horizontes para la aviación civil.

*Raúl Pemjean Pinto: Primera víctima del Club Aéreo de Chile cuyas alas se troncharon para siempre en 1930.*

(\*) El 13 de abril de 1913 cae Luis Alberto Acevedo en un Bleriot, inmediatamente al Este del puente ferroviario cerca de la desembocadura del río Bío-Bío, en un intento de unir por el aire Concepción y Santiago. El aviador Acevedo es el primer mártir de nuestra historia aeronáutica.



Después fue la cuna  
de mis ideales  
fue en el veintinueve  
que fundó la LAN.

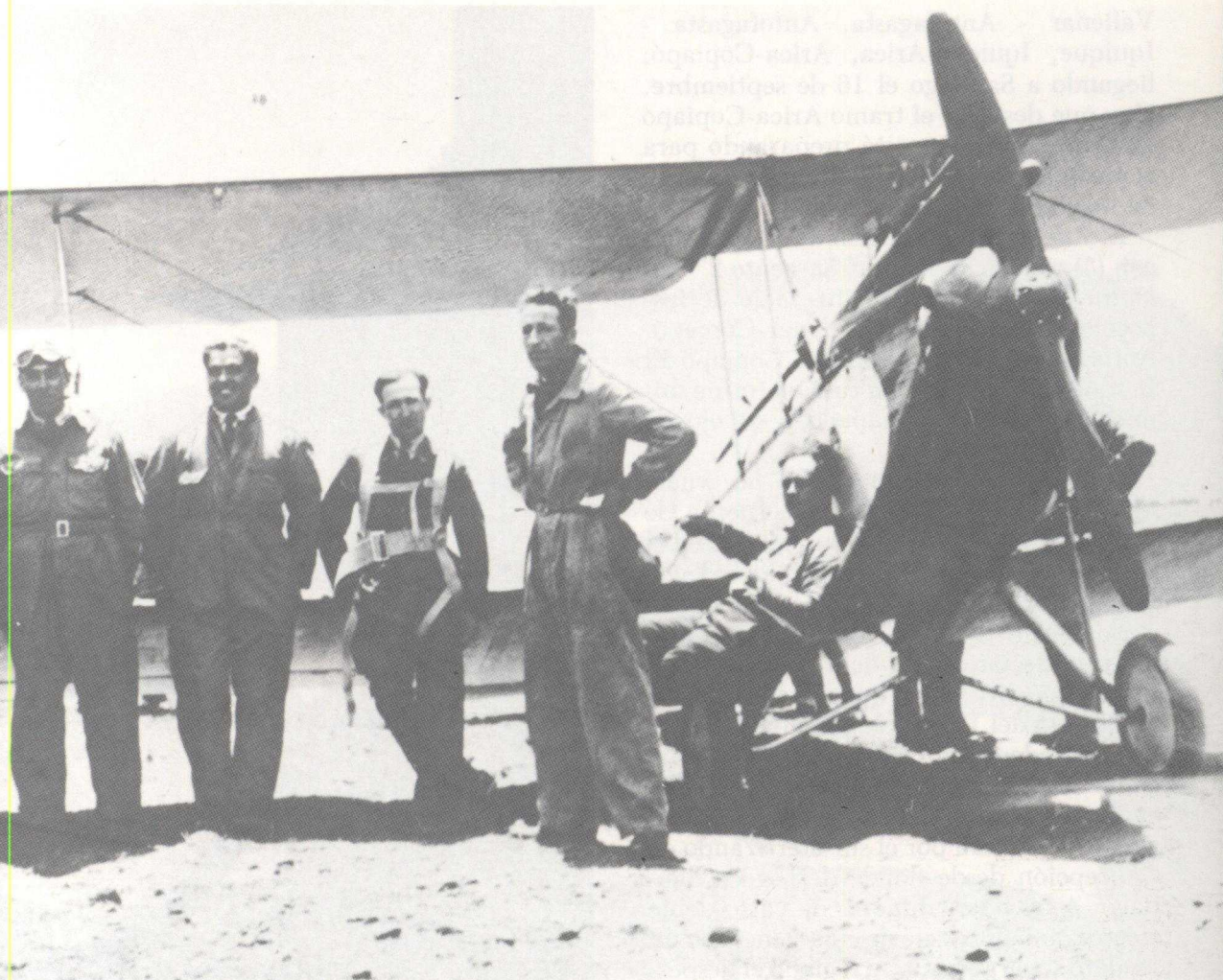
(5-III-1929)

Llega 1929. La capital está unida con Arica por un pésimo camino sin pavimentar y por un lento y fatigoso ferrocarril de trocha angosta que llega solamente hasta Iquique. Son varios los días que necesita el ciudadano para llegar al norte. Si viaja por vía marítima, tiene el inconveniente de tener que trasladarse primero a Valparaíso y soportar después las tediosas recaladas en cada puerto nortino de nuestro litoral. Arica languidece y solamente son dignos de mención: su histórico morro, la iglesia metálica diseñada por Eiffel y el Hotel Pacífico construido por nuestro gobierno con motivo del Plebiscito de Tacna y Arica. Podemos decir que Arica es una aldea.

Es algo mejor el panorama hacia el otro extremo, debido a que hay buen ferrocarril hasta Puerto Montt. No obstante el camino es pésimo. Más al sur los inconvenientes empeoran bruscamente, ya que el único medio para llegar a Punta Arenas es la vía marítima y son 15 días los que demora un barco entre Valparaíso y Magallanes. *Merino* visualiza la situación. Su ágil cerebro viene pensando en que la aviación



*Comandante Don Arturo Meneses Kinsley con el grado de Teniente, el 5 de marzo de 1929 despegó rumbo al norte iniciando los vuelos de la línea Aeropostal Santiago-Arica hoy LAN Chile.*



*Pilotos que formaron el primer grupo elegido por el Comandante Merino para iniciar los vuelos entre Santiago y Arica, en los pequeños De Havilland Moth, uno de los cuales aparece aterrizado en Ovalle el 21 de enero de 1929. En la fotografía, de izquierda a derecha: Teniente Carlos Baldeig; Teniente Emilio Larrain; Teniente Jorge Bate; Teniente Roberto Costabal García Huidobro; Capitán Osvaldo Acuña; Teniente Armando Rivera; Teniente Julio Fuente Alba Bouniard; Teniente Ramón Lisboa Mandiluce; faltan el Teniente Arturo Meneses Kinsley que esa mañana había aterrizado por falla de motor al sur de Ovalle y el Teniente Rolando Sepúlveda que había recibido la misión de ubicarlo.*

tendrá que solucionar todos estos problemas, verdaderos y poderosos frenos al progreso de un país de tan largas y dificultosas distancias. No olvidemos que ya en 1918 insistía sobre las innegables ventajas del avión.

Estamos cerca de la inauguración de la Línea Aeropostal Santiago-Arica. Previamente Merino ha recorrido la extensa ruta a fin de imponerse de los problemas que ella encierra.

El 30 de agosto de 1928 en el *Vickers*

*Wibault N° 6* (\*) seguido por otro avión a cargo del Capitán Oscar Herreros Walker, acompañado del técnico mecánico Arturo Hammond llega a Vallenar donde debe aterrizar por falla en la bomba de bencina.

El 5 de septiembre, esta vez en un *Vickers Valiant* y teniendo como acompañante a Hammond, efectúa el recorrido

\* *Vickers 121* (Licencia *Wibault* Modelo 7).

Vallenar - Antofagasta, Antofagasta - Iquique, Iquique-Arica, Arica-Copiapó, llegando a Santiago el 16 de septiembre. Hay que destacar el tramo Arica-Copiapó que revela cómo se está preparando para el vuelo Arica-Santiago que efectuará el 10 de mayo del año siguiente

El 7 de enero de 1929 en un *Curtiss Falcon* (\*) y en compañía del *Sargento 2º Valentín Sánchez*, realiza otro viaje de inspección aterrizando en Vallenar-Copiapó-Antofagasta-Iquique-Calama-Copiapó-El Bosque. Ha recorrido la ruta en forma minuciosa. Nada ha escapado a su ojo de águila.

Los días que precedieron al vuelo inaugural de la Línea Aérea, fueron de gran actividad para Merino. Estaban en el país dos personajes del mundo de la aviación internacional. En efecto, El Mercurio, en su edición del 3 de marzo publicaba las declaraciones del famoso aviador francés *Jean Mermoz*, quien trajera a Chile a bordo del *Latecoere 25*, al *Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional Conde de la Vaulx*, junto al mecánico *Alejandro Collenot*. Mermoz atravesó la cordillera por el sur aterrizando en Concepción desde donde despegó a Santiago. A los pocos minutos de vuelo debió efectuar un aterrizaje de emergencia en un sendero sin gradiente. Arreglado el desperfecto, prosiguió a El Bosque donde era esperado por el *Director General de los Servicios Aeronáuticos Comandante Merino Benítez*, por el *Director de la Escuela de Aviación Mayor Diego Aracena* y por el *Subdirector Mayor Ignacio Aliaga*.

\* Curtiss 0-1.A-3. (Avión de observación o ataque).

*Biplaza Curtiss Falcon del mismo modelo de avión utilizado por Merino para efectuar el 10 de mayo de 1929, el primer vuelo directo sin escalas entre Arica y Santiago, cubriendo la distancia en 8 horas. Fue acompañado por su mecánico, el Sargento Alejandro Vidal.*







Ou Capitaine  
 Guathaco  
 Tanguen de  
 de la route  
 C. Mermoz  
 6 juillet 1950

**Jean Mermoz, insigne piloto comercial francés quien en 1929, a su paso por Chile, tuvo encoimásticas palabras respecto a la Aviación Chilena.**



Mermoz declaró:

*“Guardo un grato recuerdo de ustedes y de vuestro país. La amabilidad, desinterés y cariño, son las características que distinguen a los chilenos. Además yo creo que ustedes marchan a la vanguardia de los países americanos en lo que se refiere al interés por la aviación. Tienen buenos pilotos y buen material de vuelo.” (Marzo 1929.)*

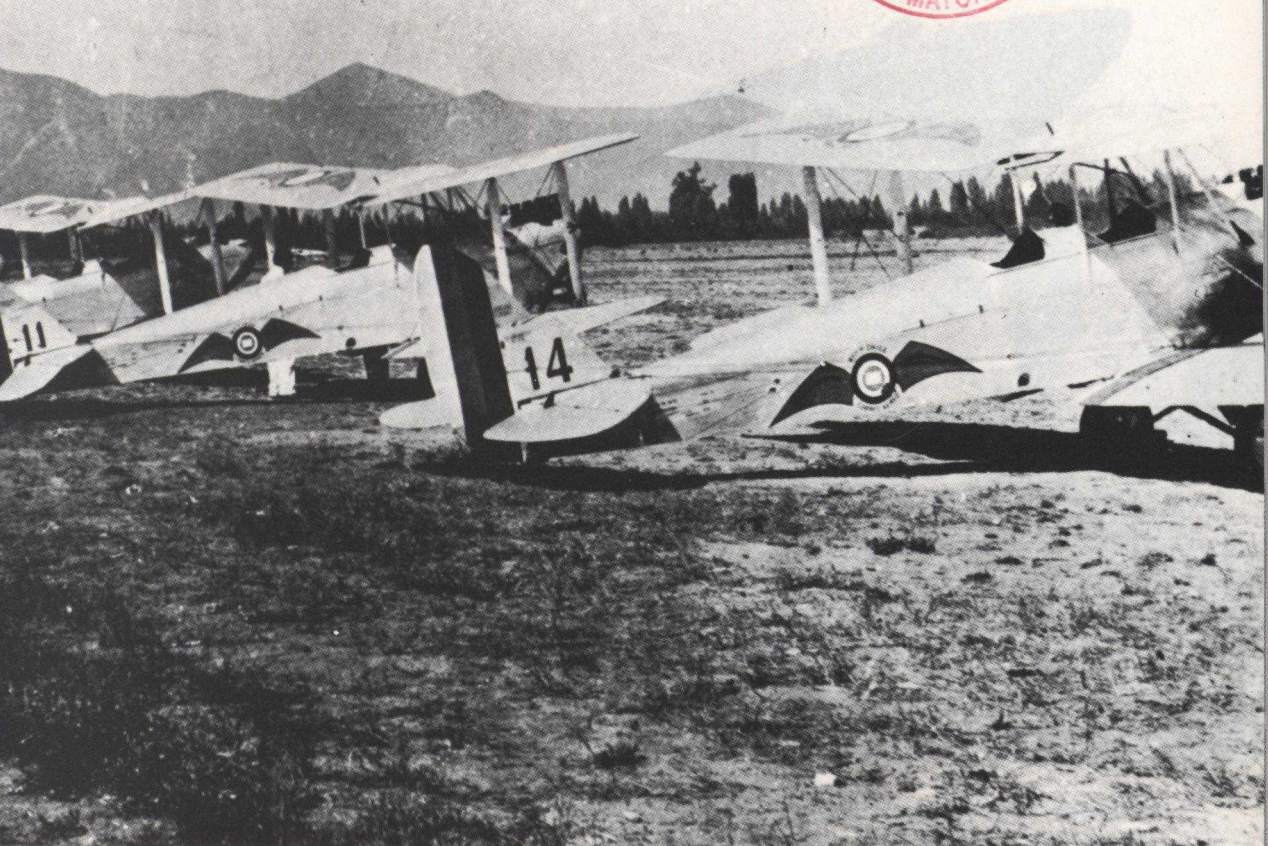
En su página editorial El Mercurio decía: *“Alcanzándose por nuestra aviación un buen servicio postal, se habrá logrado, en realidad, el máximun de lo que prácticamente lleva hasta aquí realizado la*

*aviación civil y comercial del mundo, porque el servicio de pasajeros tiene ahora carácter deportivo, o a lo sumo, finalidades de turismo”.*

De la Vaulx fue recibido por el Presidente de la República y agasajado por el Comandante Merino con una comida en el Club Militar el 7 de marzo. El 9 abandonaba el país el ilustre huésped a bordo de un *Curtiss Falcon* guiado por el *Teniente Gregorio Bisquert* quien hizo escala en Mendoza para aterrizar más tarde en El Palomar (Buenos Aires).

Ya en la capital argentina, el 22 de ese mismo mes, el *Conde de la Vaulx* elogiará entusiastamente a nuestros aviadores





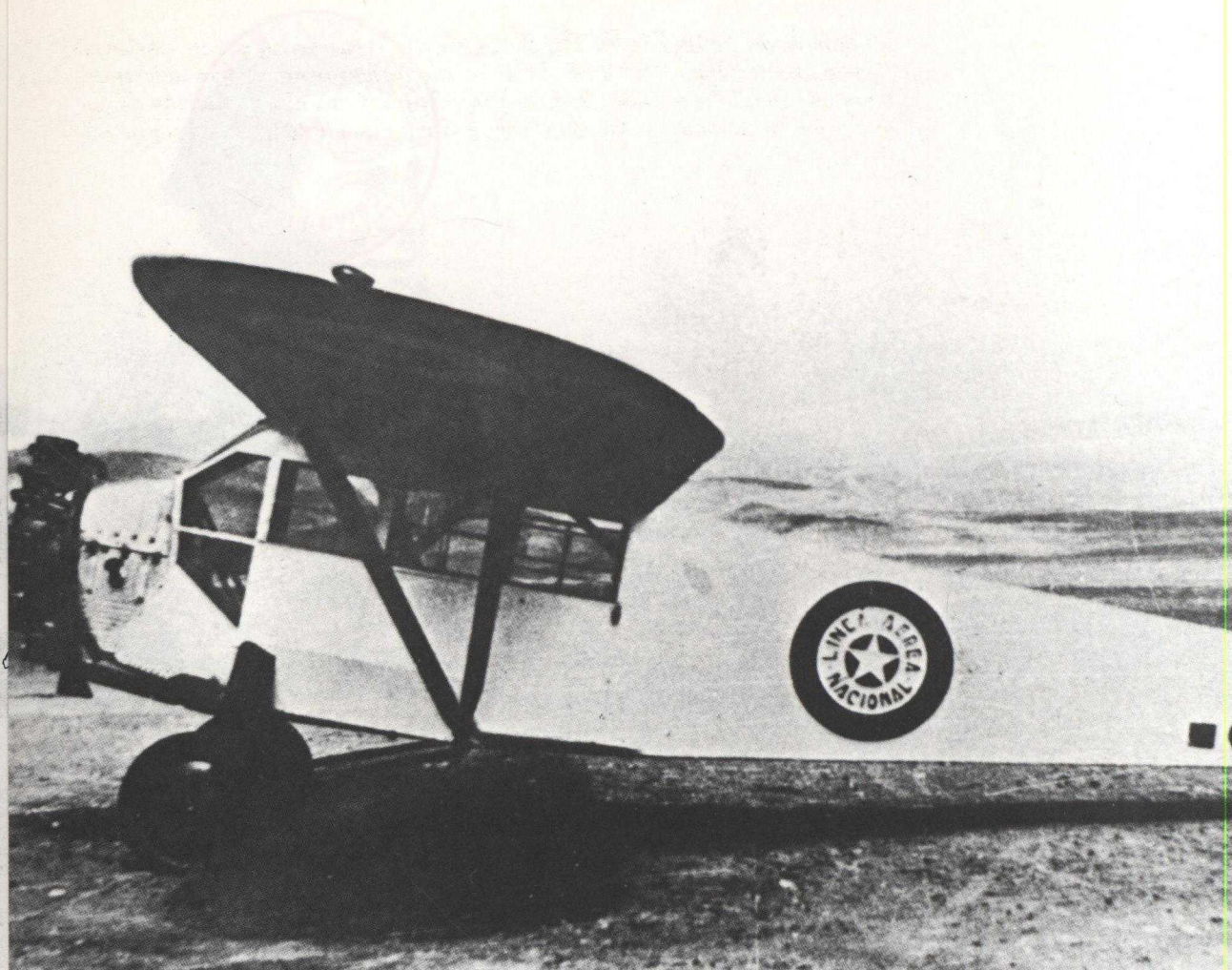
expresando a los periodistas argentinos: “Sólo hombres de gran corazón y singular sangre fría pueden volar sobre el abrupto suelo de Chile”.

No sólo los hombres de vuelo recibían elogios. Pocos días antes *Catalina Bárcena* declaraba en el mismo diario: “Chile es muy bonito y sus mujeres, cultas, bellas y curiosas”.

El 5 de marzo de 1929, bajo la experta mirada de Merino y con la presencia del Presidente de la República, (\*\*) despegan desde El Bosque, a las 08:30 horas, el joven *teniente Arturo Meneses* en uno de los pequeños *DH-60 Cirrus Moth* rumbo a

*Aviones De Havilland Moth Cirrus listos para emprender el vuelo para quedar basados en las distintas “Postas Aéreas” entre Santiago y Arica (21 de enero de 1929).*

\*\* Junto con el Presidente Ibáñez y el Comandante Merino Benítez, presenciaron el despegue del *Teniente Meneses* esa mañana del 5 de marzo, las siguientes autoridades: Ministro del Interior, Guillermo Edwards Matte; Ministro de Guerra, General Bartolomé Blanche Espejo; Ministro de Marina, Orestes Frödden; Inspector General del Ejército, General Francisco Javier Díaz; Intendente de la Provincia, Manuel Salas Rodríguez; Sub Secretario de Guerra, Teniente Coronel Elías Velozo; Director de Correos y Telégrafos, Enrique Ovalle Castillo; Director del diario *La Nación*, Oscar Fenner; Jefe del Depto. de Correos, Miguel Parra; el hijo del Presidente Ibáñez, Carlos Ibáñez Quiroz.



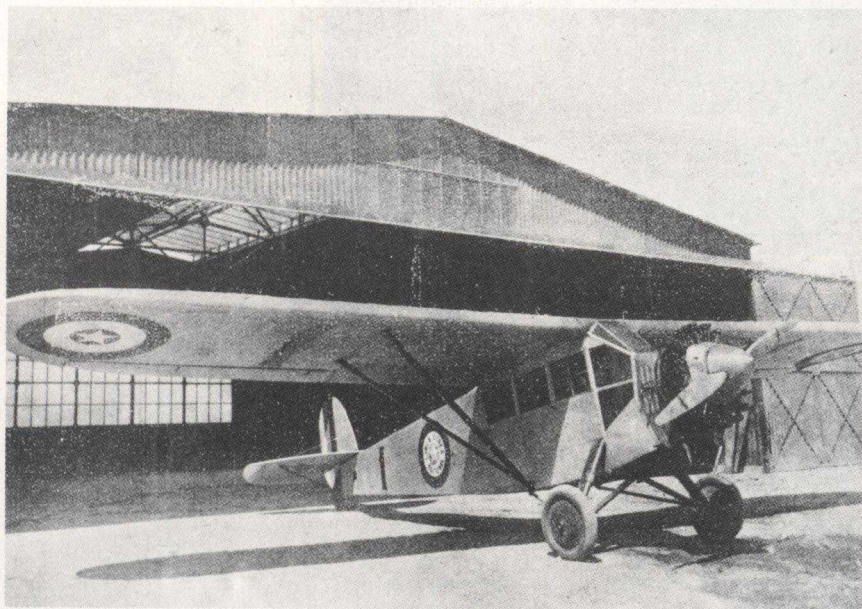
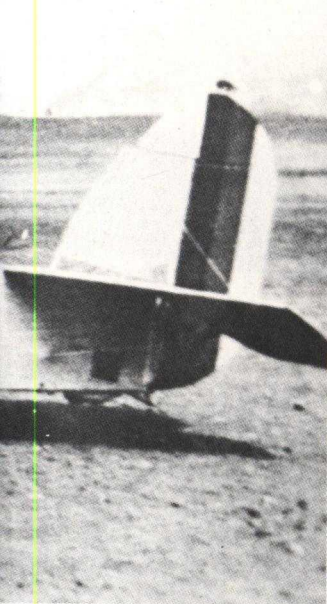
Ovalle donde aterriza después de 2.42 horas de vuelo. Ha sido transportada abordo una pequeña bolsa con correspondencia. Treinta y seis vuelos de reconocimiento y de ensayo se han efectuado antes de que la Línea Aeropostal Santiago-Arica sea realidad. Meneses aterriza en Ovalle en el aeródromo de Tuqui y entrega el correo. *Ramón Lisboa* vuela hasta Copiapó de donde sale *Julio Fuente Alba*, que lo lleva hasta Antofagasta cuyo aeródromo es Portezuelo. ¡Chile es largo! Hay un nuevo piloto, *Carlos Baldeig*, y otra máquina lista para seguir a los Cóndores en Iquique, desde donde sale *Emilio Larráin*, rumbo al Buitre, en Arica. La bolsa de correspondencia, o sea el testigo de esta heroica posta aérea, ha llegado a su destino y "Postas" comienzan a llamarse los puntos de recalada. ¡Qué simple dicho con palabras! Las

neblinas matinales de la zona central, la turbulencia, la traicionera Camanchaca de nuestro árido norte, la falta de información meteorológica, las fallas mecánicas, las largas esperas en las oficinas del Telégrafo aguardando el radiograma que dará la triste noticia de la pérdida de uno de sus jóvenes Cóndores o del arribo sin novedad a cada posta a lo largo de la difícil ruta, difícil para los años a que nos referimos, dadas las características de los aviones en uso y la incipiente infraestructura terrestre. Merino, en pie a la salida del avión apenas amanece. El jefe insomne a la espera de noticias.

Los colaboradores a su lado: *Oswaldo Acuña*, *Armando Rivera*, *David Yussef*, *Ignacio Aliaga*, *Federico Baraona*, más tarde *Rafael Sáenz Salazar*, *Oscar Silva Mora*, *Marcial Arredondo Lillo*, *Federico*

Monomotores FAIRCHILD utilizados por LAN en sus rutas entre Arica y Puerto Montt. Desde el número 14 al 19, fueron construidos en los talleres de LAN adaptándoles motores de más potencia y reforzando el entelado de las alas. Fueron denominados LAN. Transportaban un piloto y cuatro pasajeros.

Avión Fairchild N° 1 para transporte de pasajeros y correspondencia, de dotación de la Posta de Copiapó.



Libreto N.º A. 4

43

LINEA AEREA NACIONAL

REPUBLICA DE CHILE

PASAJERO *Eduardo Alvarez*

COMBINACION DEL *24* DE *Diciembre* DE 1932

A LAS *12* HORAS POR AVION *Fairchild 9*

PILOTO SEÑOR *Ste A. Fernandez*

DESDE *La Serena* A *Santiago*

Importe \$ *240*

FECHA *24* DE *Diciembre* DE 1932

*Armando Urzúa Lavín*  
AGENTE COMERCIAL

Baraona Walton y sus leales mecánicos Luis Abarzúa, Antonio Osorio, Augusto Sandoval, Benjamín Orellana, Humberto Urrutia, Pancho Palomo, Ernesto Lagos y tantos otros.

Diría ya anciano: "Armando Rivera fue mi brazo derecho, el ayudante más modesto, el más inteligente y abnegado, que pu-

Pasaje extendido por LAN CHILE (Agencia Comercial La Serena) al pasajero Don Eduardo Alvarez, quien viajó entre Pan de Azúcar y Los Cerrillos, en la combinación del 24 de diciembre de 1932 en el Fairchild N° 9 pilotado por el Teniente Adalberto Fernández F.

El monomotor despegó a las 12 horas con cuatro pasajeros que cancelaron \$ 240 cada uno. El boleto está firmado por el Agente Comercial Armando Urzúa Lavín.



*Histórica fotografía que muestra el primer vuelo solo del Mayor Arturo Merino. Los banderines en los montantes y en el timón de dirección indican que debe dársele preferencia de maniobra.*

*Trimotor Ford de LAN. Tres de estos aviones fueron adquiridos iniciando sus servicios en 1930/1931. Este moderno material de vuelo contaba con una tripulación compuesta por Piloto y Copiloto. Transportaba 12 pasajeros.*

*de soñar para aquella empresa. El daba y transmitía mis órdenes de rutina por el telégrafo o por avión, él despachaba y él velaba, más que yo, y sentía más que yo las ansiedades del momento y las satisfacciones de algún triunfo”.*

Siempre presente, atento a corregir la menor falla en los Servicios de Mantenimiento y la menor indisciplina en su gente, que lo admira por su sacrificado ejemplo, su moral y valentía a toda prueba.

Y cómo no van a admirar sus subalternos al Comandante Merino cuando éste, rompiendo la costumbre, en que los jefes superiores no llevaban prendidas las alas en su pecho, decide hacerse aviador cuando está por cumplir 40 años, porque consi-



dera poco ético mandar a ese puñado de valientes sin lucir en su guerrera la insignia de piloto militar.

Son diez los pilotos que se hacen cargo de tan arduo recorrido y son escogidos personalmente por el Comandante. Nombra como *Director del Correo al Capitán Osvaldo Acuña*, asignándole los siguientes Oficiales:

*Carlos Baldeig Alarcón*

*Roberto Costabal García-Huidobro*



*Ramón Lisboa Mendiluce  
Armando Rivera Fuentes  
Jorge Bate Potts  
Rolando Sepúlveda Riveros  
Arturo Meneses Kinsley  
Julio Fuente Alba Bouniard  
Emilio Larraín Ortúzar.*

Además de los anteriores, sirvieron como pilotos en LAN, en diferentes épocas, los siguientes oficiales de la Fuerza Aérea Nacional:

*Eduardo Arndt Brieva  
Jorge Aravena González  
Diego Barros Ortiz  
Darío Bobadilla Cabello  
Armando Barriá Mejía  
Eduardo von Bischoffshausen Vidaurre-Leal  
Gregorio Bisquert Rubio  
Darío Callejas Rojas  
Humberto Díaz Plaza  
Adalberto Fernández Ferreira  
Sergio García-Huidobro Herreros*

*René González Rojas*  
*Eduardo Iensen Francke*  
*Juan Lacassie Arriagada*  
*César Lavín Toro*  
*Héctor Lopehandía Collao*  
*Vicente Montero Fuenzalida*  
*Sergio Montes Moreira*  
*Mario Meneses Rocco*  
*Hernán Mujica Bordalí*  
*Oscar Muñoz Constant*  
*Alfonso Moreira Arriagada*  
*Félix Olmedo Prat*  
*Fernando Ortega Yáñez*  
*José Pérez de Castro G.*  
*Lorenzo Redondo Carrasco*  
*Fernando Rojas Ortega*  
*Juan Rodríguez Pulgar*  
*Jorge Sarazúa Terán*  
*Washington Silva Escobar*  
*Julio Tapia Jiménez*  
*Alberto Triviño González*  
*Gabriel Torreblanca White*  
*Emilio Tusschaens Bastil*  
*Javier Undurraga*  
*David Vivero Carrasco*  
*René Zapata Granier.*

En la memoria de LAN de 1937 aparecen como recién ingresados al cuerpo de pilotos de LAN los siguientes nombres: *Sergio García-Huidobro*, que obtuvo su retiro de la Fuerza Aérea; *Eduardo Peró Freire*, *Julio Carmona Lopehandía*, *Eduardo Lazo Preuss* y *Francisco Larrain Peró*, formados en el Club Aéreo de Chile y, finalmente, el antiguo aviador *Luis Omar Page*, que demostró estar perfectamente al día en sus condiciones de piloto.

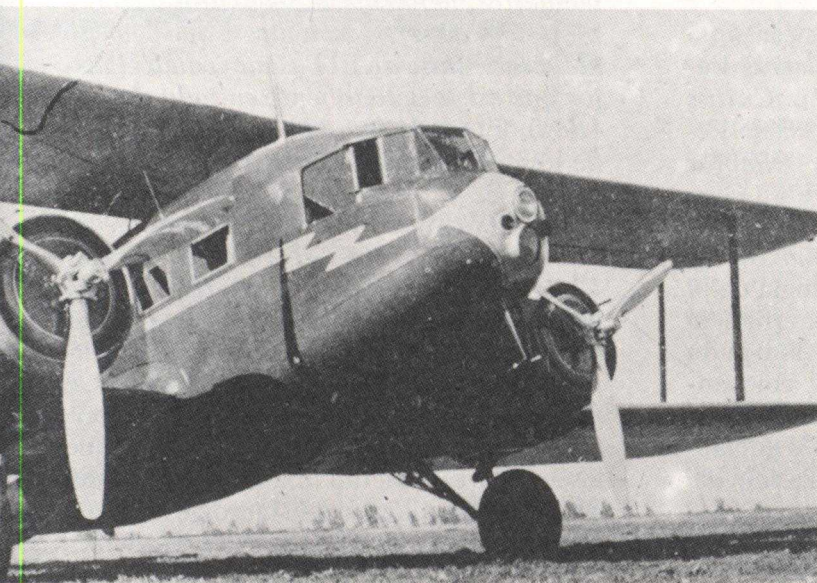
Un año después ingresan *Carlos Wulf Dropelmann*, *Alberto Beytía Vivian* y *Luis Carmona Lopehandía*, también salidos del Club Aéreo. En 1941 es contratado el instructor del Club Aéreo de Chile, *Jorge Verdugo Correa*, y al año siguiente *Alfonso Cuadrado Merino*, socio del mismo Club.

*Avión LAN (Modelo Fairchild) construido en Chile, aterrizado en Portezuelo. Aparecen de izquierda a derecha. Agente en Antofagasta Eduardo Molina Lavín; Funcionario Hugo Sibashaki; y los pilotos Eduardo Lazo Preuss y Julio Carmona Lopehandía.*



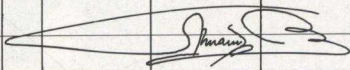


*Los Curtiss Condor N<sup>o</sup>s 1 y 3 recién aterrizados en Portezuelo (Antofagasta), próximos a iniciar carguío de combustible (nótese los tambores frente a los aviones).*



*Bimotor-biplano "Curtiss Condor" de LAN aterrizado en Los Cerrillos. Peso máximo de despegue 7.938 Kgs. Motores Right Cyclone de 710 H.P. c/u. La expedición Byrd 1933-35 a la Antártida, utilizó uno de estos aviones especialmente equipado.*

FECHA			Tipo de Avioncillo	Tipo de Motor	¿Con quien?
D	M	A			
4	V	929	Curtiss 7	Curtiss	Sargto 2º A Vidal
5	"	"	"	"	"
6	"	"	"	"	"
9	"	"	"	"	"
10	"	"	"	"	"
20	"	"	"	"	"
31	"	"	"	"	Lo'lo



Trabajo Efectuado	Duración	OBSERVACIONES
	2 =	
Vuelo El Bosque Antofagasta	7.15	
" Antofagasta Iquique	2.10	
" Iquique Tacna	1.30	
" Tacna Arica	50	
" Arica El Bosque	8 =	1º Vuelo sin escala entre Arica y El Bosque
Prácticas de Vuelo	15	
Reconocimiento Períodico	25	
	22 25	
Resumen de Vuelo		
Vuelo anterior	2.30 h 00	
Vuelo en el mes	22 h 25	
<b>Total</b>	<b>2 52 h 25</b>	<b>Mes 16.40 h.</b>
		<b>El Bosque 12-VI-9 29</b>

Cap. Comate. Esc. Instrucción

Hojas 114 y 115 de la Bitácora de vuelo del Comandante Merino Benítez en que aparece el histórico vuelo sin escalas Arica-Santiago (El Bosque), realizado en compañía del Sargento 2º A. Vidal, el 10 de mayo de 1929 en ocho horas.

Merino es un ejemplo de actividad. El personal puede ver a su Comandante cada vez que las obligaciones de su cargo de Director de la Aviación Militar se lo permiten, practicar, ejercicios de acrobacia, formación, tiro, reconocimiento, navegación, combate aéreo, vuelos de prueba, etc.

Lo ven subir a un Bristol Lucifer (\*), a un DH-60 Cirrus Moth, a un Vickers Valiant, un Vickers Wibault (\*\*), Curtiss Falcon, a un Avro Lynx o a un Vickers Vedette y, posteriormente, a un trimotor Junkers, a un anfíbio Loëning o a un Curtiss Robin.

No descansa. Nos cuenta Julio Bustos Navarrete, profesor de Meteorología de la Escuela, que, a iniciativa de Merino, el Servicio Meteorológico de Aviación pudo ser una realidad en nuestro país, colocando a la aeronáutica chilena en un nivel técnico análogo al de otros países más adelantados. Y expresa: "Bajo la dirección del

\* Bristol 83, Motor Bristol Lucifer.

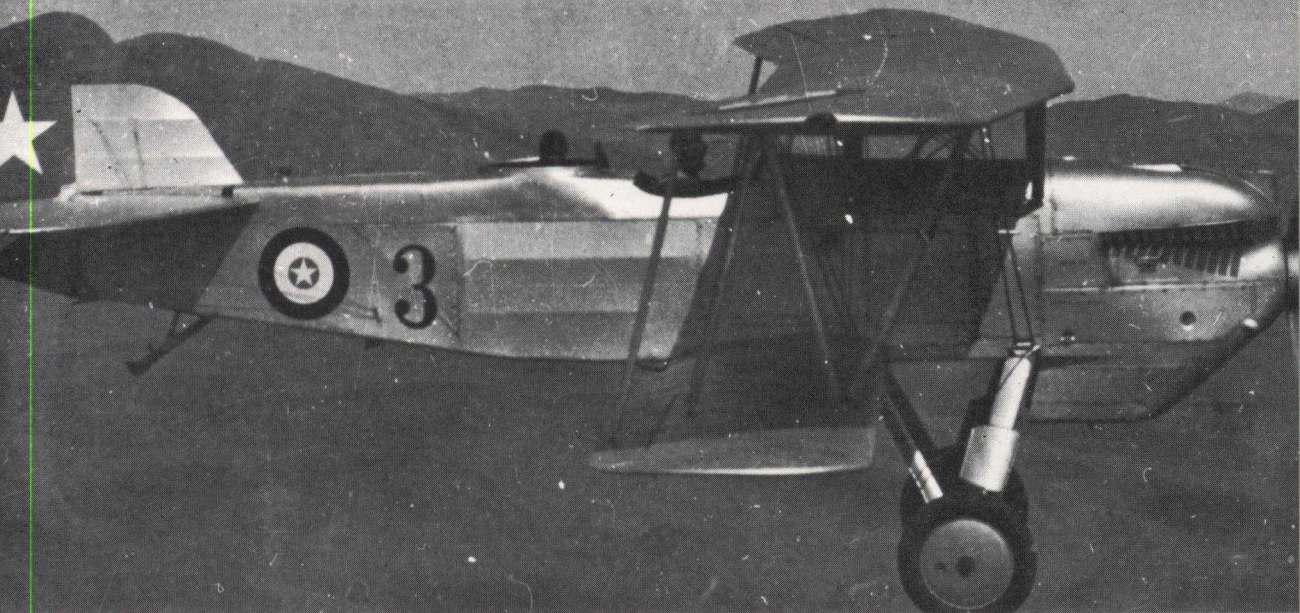
\*\* Vickers 121 (Licencia Wibault 7) Motor Bristol Jupiter 420/450 HP (Licencia G. Rhone).

Comandante Merino, que supo apreciar con inteligencia poco común, la importancia de este servicio, se creó la Estación Meteorológica de "El Bosque". Se encargó a Europa una dotación instrumental completa de barómetros, barógrafos, termógrafos, hidrógrafos, anemómetros, pluviómetros, nefoscopios, teodolitos y globos para sondajes meteorológicos, que colocan al Observatorio de El Bosque como el mejor que existe actualmente en todo el país. Durante todo el presente año —1929— se ha desarrollado un intenso trabajo en esta actividad."

Diariamente en la Escuela de Aviación se dibujaba la "Carta de Tiempo" de todo Chile, que era fijada en un tablero con vidrio para que fuera analizada por los pilotos de la Escuela. Al lado, se ponía el informe del "Estado del Tiempo en todo el país", con los vientos dominantes, nubosidad, lluvias y otros datos de manera que los aviadores tuvieran una idea general del estado meteorológico a lo largo de la ruta a seguir.

A los pocos días de inaugurados los ser-





*Biplaza Curtiss Falcon usado preferentemente por Merino en sus vuelos a lo largo del país.*



*Monomotor Vickers Valiant utilizado por el Comandante Merino en unos de sus vuelos.*

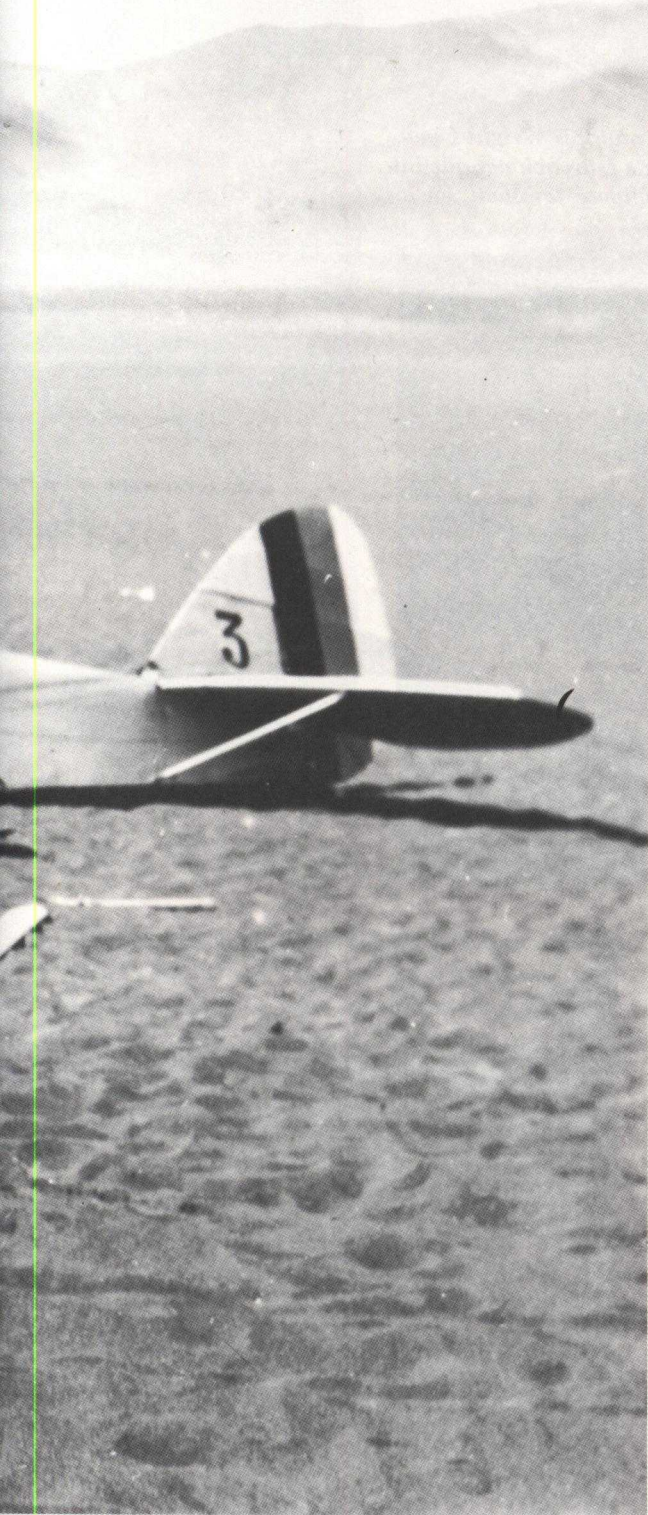
vicios, apenas doce, el *Teniente Julio Fuente Alba*, que hace el recorrido entre Copiapó y Antofagasta, es derribado por la fuerte turbulencia que es común en esas regiones después del mediodía. Los restos del biplano son encontrados días después cerca de la Estación Varillas, al Sureste de Antofagasta, junto con el cuerpo decapitado del joven aviador. Su mecánico, *Alberto Rebolledo*, con varias fracturas, se arrastra por la pampa y consigue llegar hasta la postación del telégrafo, logrando derribar con sus manos y una herramienta uno de los postes. Los guardalíneas lo encontraron moribundo después de sobrevi-

vir cuatro gélidas noches y cinco días de quemante temperatura y torturante sed.

La noticia publicada por el diario "La Nación" decía: "*Destruyendo los hilos del telégrafo dio el primer anuncio de la catástrofe. Antofagasta 23*". El tren ambulancia especial trajo de la estación "Varillas" el cadáver.

En los funerales de *Fuente Alba*, en el Cementerio General de Santiago, el Comandante Merino, con palabras clarividentes, si pensamos en que los aviones usados en esos años en Chile eran todos de cabina abierta, sin calefacción, incómodos y de escasa velocidad y potencia, expresó:





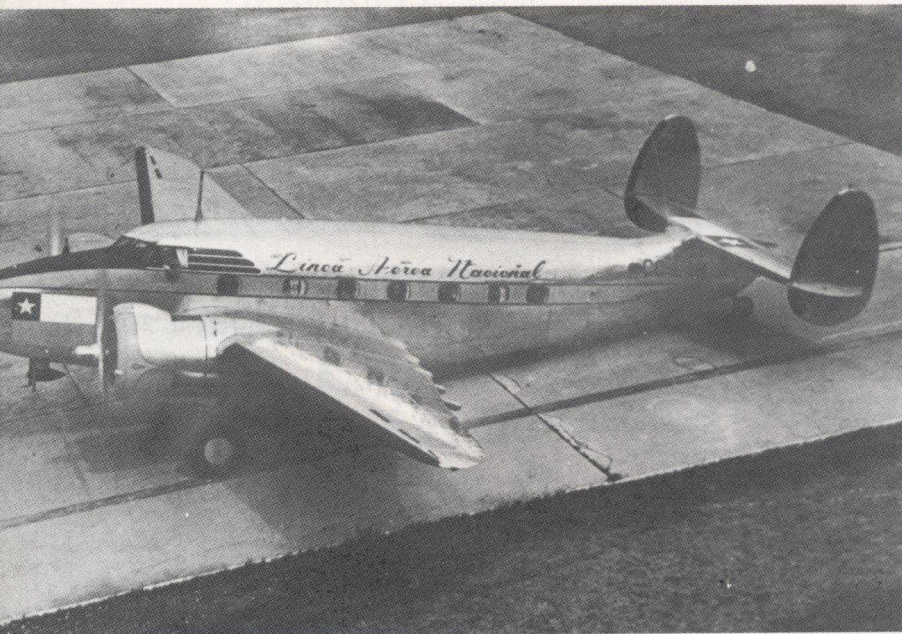
Mañana, cuando sean  
realidad cotidiana  
los viajes aéreos,  
a lo largo de la República,  
los que recorran seguros  
en aviones confortables,  
mirando desde lo alto,  
el agrio y  
desolado desierto,  
la intrincada maraña  
de sus cerros,  
tal vez no recordarán  
cómo se ganó eso,  
a costa de qué esfuerzos,  
de qué  
abnegados sacrificios  
de unos muchachos  
valerosos que quisieron  
vencer las dificultades,  
los peligros  
y la muerte.

*Días tras días salen los aviones y sus pilotos, solitarios en el espacio, renuevan cada vez el desafío, volando sobre nieblas, encima de los montes y picachos de una región desamparada y hostil.*

*Desaparecido su avión, el del Teniente Fuente Alba, tras días de afiebrada rebusca por la región desierta; pudieron sus compañeros recoger los queridos despojos.*

*Bimotor francés Potez 56 en la plataforma de LAN Los Cerrillos. A estos aviones se les cambiaron los motores originales por Jacobs L 4 M de 230 H.P., en la maestranza LAN de Los Cerrillos. ►*

*Lockheed Lodestar de dos pilotos y 14 pasajeros, con motores Wright-Cyclone 1820, velocidad de 360 K.P.H. LAN tuvo cuatro de estos aviones que iniciaron la ruta Santiago Buenos Aires (1946) empleándose también, en los vuelos a Magallanes. ▼*

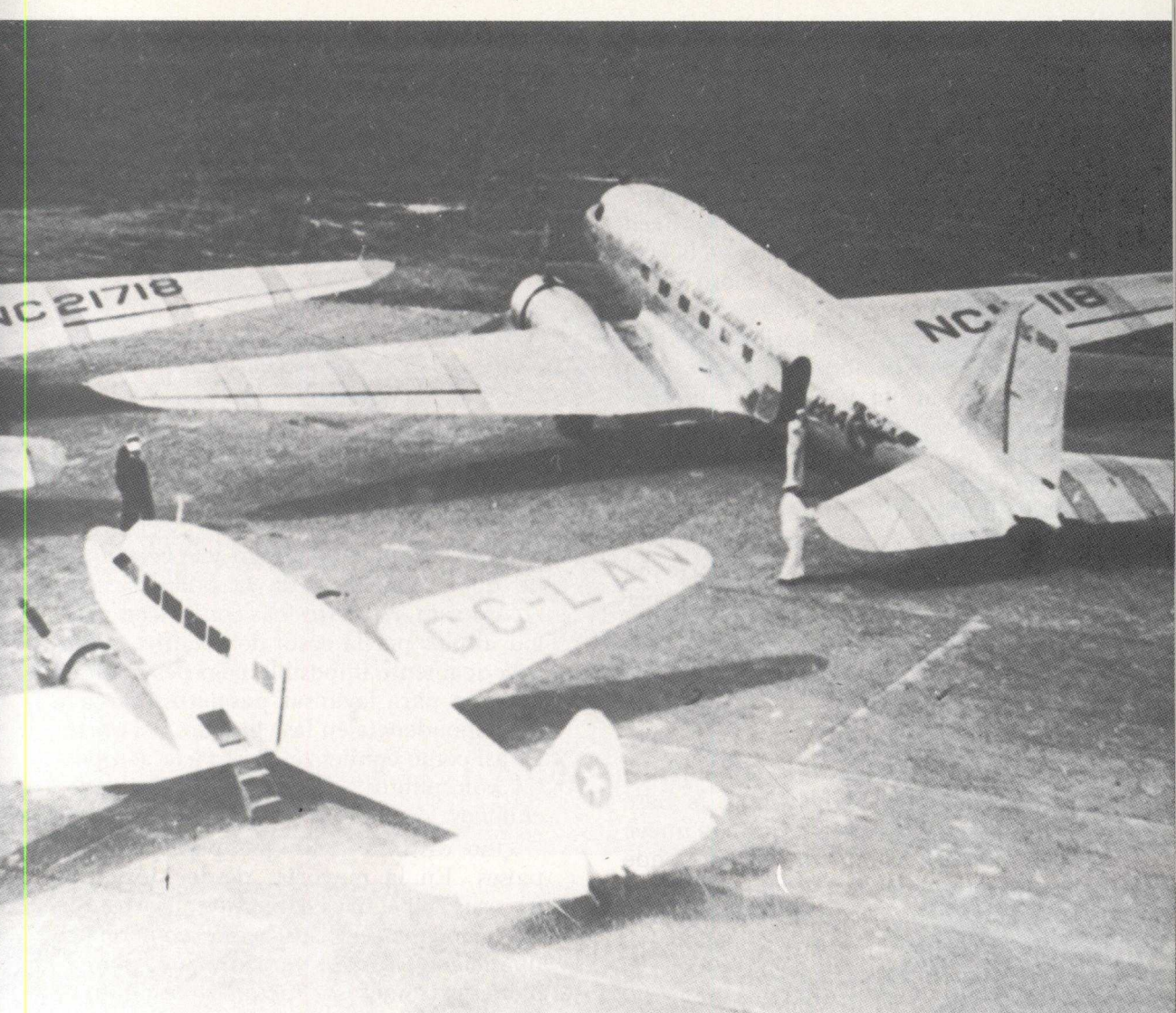


*Llegaban con ellos, jadeantes, después de excursión penosa que durara, ininterrumpida, el día y la noche, y antes de tomar descanso, conservando aún en la pupila asombrada el triste cuadro de los restos destrozados del piloto y de su avión, con la mente oprimida y el cuerpo quebrantado, dieron cuenta a su jefe de la última labor, y su mensaje terminaba así: "El servicio de nuestra posta no se ha interrumpido un momento, ni se interrumpirá..."*

*Que no se interrumpirá, pese al cansancio, pese al desierto, pese a la pena honda ante el compañero muerto.*

*Bimotor Potez, un piloto y seis pasajeros. LAN tuvo seis de estos aparatos.*





Debían llegar, sin embargo, con retraso las cartas de ese avión, que escondiera el desierto por seis días junto con el cadáver del piloto. Ellas fueron a manos indiferentes que arrojaron, tal vez con impaciencia, sus envolturas manchadas con sangre generosa, sacrificada en servicio de la patria.

Peró eso no importa; los lleva adelante un imperioso impulso íntimo e inflexible que los arrastra a correr todos los riesgos sólo por dominar el aire, por perfeccionarse en la misión que la patria les confiara, por serle útiles hasta la muerte.

Y lo son, porque sobre sus restos, sobre estos despojos, se afianza y crece la aviación chilena, que forja con el recuerdo de sus muertos las tradiciones de abnegación y sacrificio que la harán grande y gloriosa.

Caerán otros más tarde. *Carlos Collao Carmona*, en Chillán, al precipitarse a tierra el *Fairchild N° 4*; *Mario Meneses Rocco* en *Fairchild N° 19*, monomotor del mismo tipo que el anterior, inmediatamente al norte de Tuqui, en Ovalle; *Eduardo Arndt Briebe*, en un *Potez*, atrapado por la niebla en una estrecha quebrada al noreste de Arica; *Pancho Larraín Peró*, en otro *Potez*, a mil metros de la costa en la desembocadura de Quebrada Honda al norte de Punta Teatinos; *David Vivero Carrasco* tronchada de raíz una de las alas de su bimotor en Quilitapia; *Eduardo Lazo Preuss*, *Eduardo Von Bischoffshausen Vidaurre-Leal*, el *Consejero Alberto Cumplido Ducós* y el *mecánico Fernando Mella Ulloa*, en un *Lockheed*, en plena labor de ayuda a los damnificados del terre-

moto de San Juan en Argentina; *Raúl Palacios Pinochet*, su copiloto *Temístocles Rojas Acuña* y la bella auxiliar *Lucía Almazábal Ortiz* en el cauce del río Copiapó en un segundo *Lodestar*; *Roberto Reed Merino* y *Enrique Alamos Ojeda* en la cúspide de un cerro cerca de Coloso en el *Electra 003*, y tantos otros.

Toda una epopeya por escribir. Digo, al igual que el cronista *Gerónimo de Quiroga* que para tan ardua y delicada empresa "Necesítase pluma y discurso más delgado que el mío".

El accidente del *Teniente Fuente Alba* impresiona a los jóvenes pilotos y Merino decide levantarles el ánimo realizando personalmente un nuevo viaje al norte del país para conversar con su gente y conocer las necesidades que puedan haber aparecido después de iniciado el correo aéreo.

El 05 de mayo de 1929 vuela la distancia Santiago-Antofagasta en 7:15 hrs. El 06 hace el tramo hasta Iquique demorando 2:10 hrs. La inspección de los trabajos de construcción e infraestructura de la Base Los Cóndores lo retardaron hasta el nueve en que despegó rumbo a Tacna donde arriba después de 1:30 hrs. regresando ese mismo día a Arica. El 10 realiza su espectacular vuelo directo entre Arica y Santiago cubriendo la distancia en 8 hrs. de vuelo.

En el momento de iniciar este vuelo al Norte del país, Merino contaba con 232 horas de vuelo en total. (\*)

Hay algo admirable en la creación de la Línea Aérea que revela la tenacidad y el patriotismo del *Comandante Merino* y es su posición intransigente de no permitir pioneros extranjeros en la formación de la Aviación Comercial Chilena... Se opone a que se entregue el cabotaje aéreo a cualquiera de las potencias extranjeras que presionan a nuestro Gobierno con solicitudes para que se les otorguen concesiones para explotar el tráfico aéreo dentro del país. Y para que el Gobierno del *General Ibáñez* pueda defenderse con razones valederas de estas presiones, que aumentan en forma peligrosa, lo convence que debe inaugurarse sin pérdida de tiempo, un ser-

*Bimotor Lockheed Electra-10*, con capacidad para dos pilotos y diez pasajeros, velocidad de 240 K.P.H. Era propulsado por dos motores *Wasp-Jr* de 450 H.P. cada uno.

Los primeros vuelos entre Santiago y Magallanes (1945) se efectuaron con estos aviones.

En la foto inferior se aprecia la cabina de pasajeros de estos aviones. (LAN tuvo seis).

vicio aéreo entre Santiago y Arica, antes de que los aviones de la poderosa *Pan American Grace Airways* comiencen a llegar al país por la costa del Pacífico, y sea prácticamente imposible negarles la autorización para levantar pasajeros, carga y correspondencia en las ciudades del norte. Es así como comienza su servicio aeropostal con pilotos, mecánicos y empleados chilenos.

Qué distinto a lo que pasa en otros países. En la mayoría, desde México al Sur, sus respectivos gobiernos autorizan la iniciación de servicios aéreos comerciales financiados, total o parcialmente, por capitales extranjeros y operados por pilotos y técnicos foráneos.

Antoine de Saint Exupery, escribe en su hermosa prosa, la espectacular aventura de sus vuelos sobre la pampa patagónica y la costa atlántica de nuestro continente. Josef Kessel y Jean Gérard Fleury han escrito sobre el mismo tema realizando las figuras de Mermoz, Antoine, Deley, Gimmier, Dabry y otros.

Chile, gracias a *Merino*, inicia sus servicios comerciales con su propio esfuerzo. No hay capitales extranjeros. No hay tripulaciones de otros países que vengan a servir, ni siquiera en los primeros meses,

(\*) Página 115 del libro de vuelo del Comandante Merino.



*Monomotor Curtiss Falcon del mismo modelo utilizado por el Comandante Merino en su vuelo directo entre Arica (El Buitre) y Santiago (El Bosque), el 10 de mayo de 1929. ►*

*Trimotor Ford N° 1 en el cual viajó desde Antofagasta a la capital, el Príncipe de Gales, que llegaría al trono de Inglaterra con el nombre de Eduardo VIII. LAN recibió tres de estos excelentes aviones comerciales. ▼*



nuestras rutas nacionales. Y como no quiere que nadie se adelante a sus aviadores, cuando comienzan a llegar noticias de posibles cruceros de aeronaves de otras banderas, decide efectuar el primer vuelo sin escalas, entre Arica y Santiago. En efecto, tal como dijimos anteriormente, en uno de sus vuelos de reconocimiento y de inspección llega hasta la ciudad del Morro y ordena a su leal *Sargento Alejandro Vidal* que prepare el *Curtiss Falcon* que tripulaban y retorna a El Bosque después de un impecable y espectacular vuelo de ocho horas, que deja estupefactos a los aviadores de esos años debido a que las caracte-

rísticas del avión de guerra en que lo efectúa, no son las apropiadas para tan largo recorrido. Esto sucede el 10 de mayo de 1929 y para poder realizarlo, sin equipo de radio en el aparato, tuvo que ingeniar un sistema de señales de humo en cada aeródromo que debe sobrevolar, que le van indicando a lo largo de la ruta, las posibilidades de seguir adelante.

*Merino* tuvo el buen criterio de iniciar los servicios con aviones pequeños y de poco costo, muy económicos en cuanto a consumo de combustible, seguro como estaba de que habría pérdidas de material de vuelo en el primer tiempo, ya que por sus





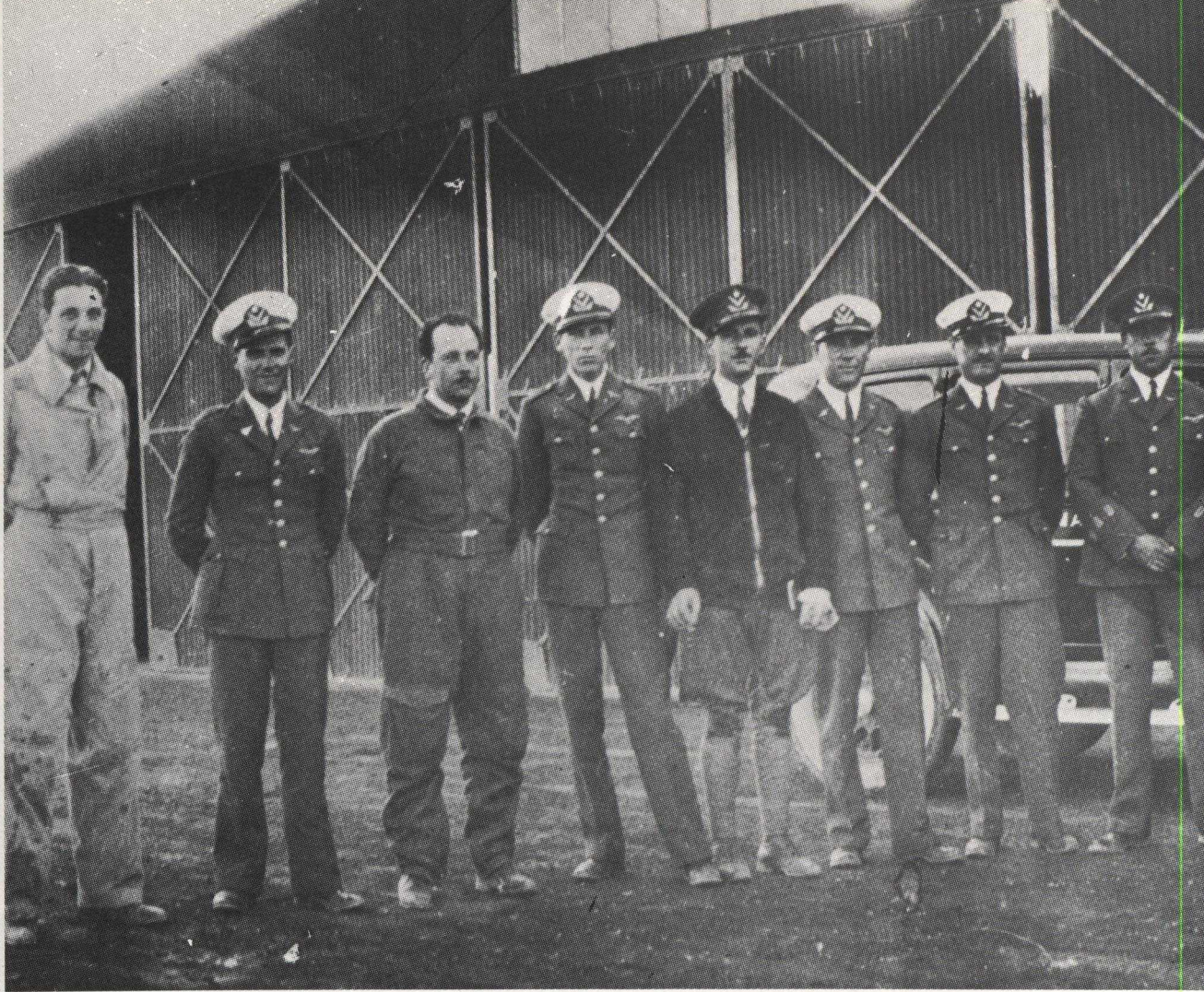
vuelos eligiendo canchas y reconociendo la ruta, sabía de sus dificultades.

Tuvo que enfrentar severas críticas por la elección de los *Moth*, comentarios desfavorables que desaparecieron cuando llegaron noticias desde USA dando cuenta que en los vuelos inaugurales desde Nueva York hacia el Este, de 14 aviones, había llegado a destino uno solo, accidentándose los demás. Eran aparatos más costosos y de mayor consumo de combustible que los que utilizó la Línea Aérea en sus primeros tiempos. (\*)

No sólo es el primero en volar sin escalas de Arica a Santiago, sino también es el pri-

mero que aterriza en el aeródromo más alto del país, San Pedro de Atacama, afrontando los riesgos que tal acto involucraba. Las ruedas de su avión se posan tan pronto en *San Felipe, Ovalle, La Serena*, en *Vallenar*, como en *Copiapó*, o *Antofagasta, Arica o Tacna*, en *Iquique o Calama* y por el sur lo vemos en *Talca, Parral, Linares, Chillán, Los Angeles, Temuco, Osorno, Puerto Montt, Concepción, Nacimiento, Puerto Saavedra, Laguna Pumalín,*

(\*) En esos años el valor de un *Moth* era de \$ 32.000,00 y el de un *Fairchild* de 4 pasajeros, \$ 200.000,00.

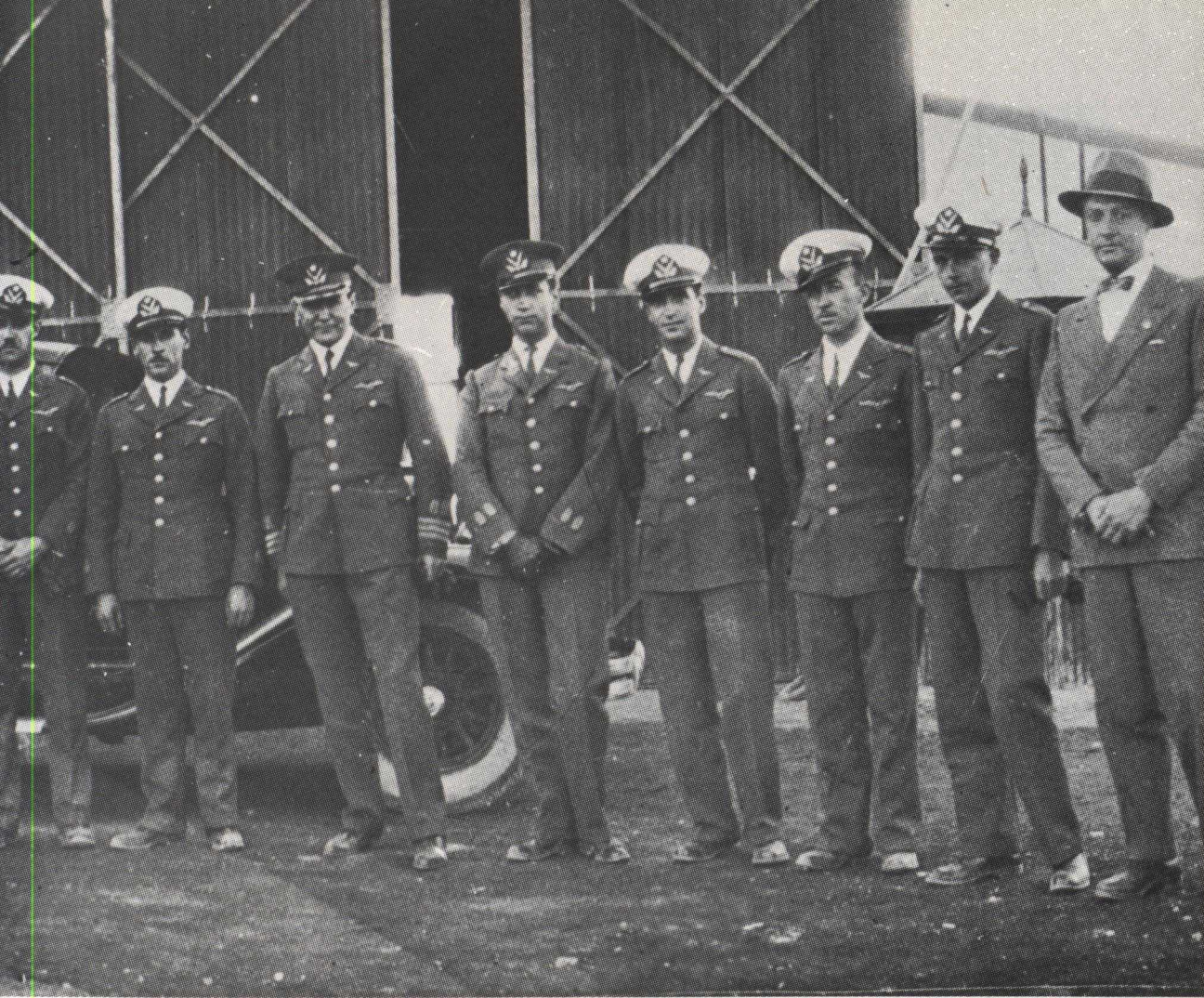


*Grupo de pilotos en Portezuelo, el día 20 de febrero de 1931, reunidos con motivo del vuelo a Santiago de los aviones que trajeron al Príncipe de Gales y comitiva.*

*De izquierda a derecha:*

*1. Alférez de Aviación, Sergio García Huidobro Herreros; 2. Alférez de Aviación, René Zapata Granier; 3. Teniente 1º de Aviación, Ramón Lisboa Mendiluce; 4. Alférez de Aviación, Alfonso Moreira Arriagada; 5. Teniente 2º de Aviación, Felipe Latorre Jáuregui; 6. Teniente 1º de Aviación, Ismael Sarazúa Teherán; 7. Teniente 1º de Aviación, Raúl González Nolle; 8. Teniente 1º de Aviación, Carlos Baldeig Alarcón; 9. Alférez de Aviación, José Pérez de Castro; 10. Teniente 2º de Aviación, Félix Olmedo Prat; 11. Comandante Arturo Merino Benítez; 12. Teniente 2º de Aviación, Arturo Meneses Kinsley; 13. Teniente 2º de Aviación, Agustín Rivero Gálvez; 14. Alférez de Aviación, Juan Rodríguez Pulgar; 15. Alférez de Aviación, Vicente Montero Fuenzalida; 16. Don Raúl Besa Rodríguez.*





Valdivia, lagos Puelo e Inferior, Puerto Aysén y Palena, lugares estos últimos donde es el primero que amariza al igual que sería, tiempo después, el primero en llegar a *Magallanes* en compañía del infortunado y recordado *Capitán Alfredo Fuentes Martínez*.

El prestigio de la aviación militar bajo el mando del Comandante es tal, que se le considera la mejor organizada y eficiente de los países sudamericanos. Su aviación comercial, representada por *LAN* merece, a menos de dos años de su creación, que el *Príncipe de Gales*, que llegaría al trono de Inglaterra con el nombre de *Eduardo VIII*, viaje en uno de sus trimotores *Ford*

*El Comandante Merino con su ayudante Capitán Lt. Noble, durante su visita a la De Havilland en Londres (Inglaterra, 1931).*

5-AT-C, desde Antofagasta a Santiago.

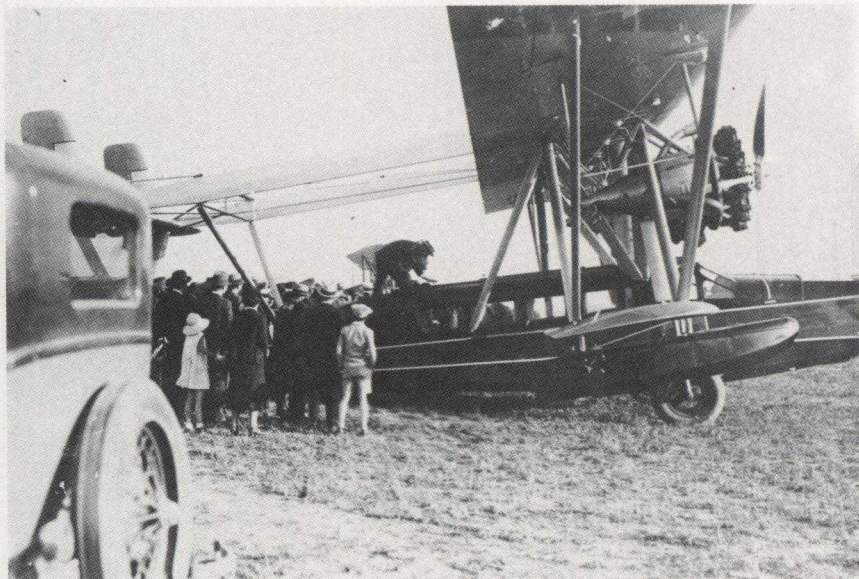
En documento escrito de su puño y letra y en español, este representante de una nación que se ha caracterizado por su poderosa y eficiente industria, tanto naval como aérea, redactó las siguientes frases que constituyen todo un homenaje a la titánica labor de *Merino Benítez*.

*“Quiero expresar nuestra admiración de la manera en que nuestro viaje ha sido organizado desde Antofagasta.*

*Para mí ha sido un verdadero placer haber tenido la ocasión de darme cuenta del desarrollo MARAVILLOSO de vuestra Aviación. Me permito, Sr., felicitarlo de todo corazón y agradecerle otra vez su perfecta cortesía.*

*Edward Prince, febrero 1931.”*

El Príncipe de Gales observa atentamente las evoluciones de una escuadrilla de la Fuerza Aérea junto con el Comandante Merino, desde la terraza del edificio del Club Aéreo que estaba ubicado al costado Suroeste de Los Cerrillos. Aparecen en la foto, junto a otras personas, el Comandante Armando Castro López; Capitán David Yuseff Urrea; el Duque de Kent; Francisco Larráin Peró, del Club Aéreo de Chile; y el recordado aviador civil Clodomiro Figueroa. (Febrero, 1931).



Bimotor anfibia Sikorsky S-38 en el que el Teniente Felipe Latorre, trasladó al Príncipe de Gales a Valparaíso (1931). En la foto el Comandante Merino en el momento de ingresar al avión.

Nueve días después, el ilustre visitante y su hermano el príncipe Jorge Eduardo Alejandro, Duque de Kent, que muriera tiempo después en un accidente de aviación, se embarcan en Los Cerrillos en compañía del Comandante Merino en un bimotor Sikorski S-38 que amariza en la bahía de Valparaíso bajo las expertas manos del Teniente Felipe Latorre Jáuregui.

No fue éste el único elogio de fuentes británicas al esforzado quehacer del Comandante Merino. El mismo año 1931 recibía una carta fechada 19 de marzo, firmada por el Mayor Frank P. Scott, Instructor de la Real Fuerza Aérea Inglesa

Señor Comandante de Grupo  
Señores oficiales de la Fuerza Aérea  
nacional

Agradecemos mucho,  
las amables palabras  
que Ud viene de pronunciar  
y el saludo amistoso  
de los Aviadores Chilenos

Estamos también  
profundamente reconocidos  
de la hospitalidad  
de la Aviación Chilena  
y quiero expresar nuestra admiración  
de la manera en que  
nuestro viaje desde ANTOFUQUSTA  
ha sido organizado

Para mí ha sido un gran placer  
haber tenido esta ocasión  
de darme cuenta  
del desarrollo maravilloso  
de nuestra aviación

Me permita Señor felicitarle  
de todo corazón  
y agradecerle otra vez  
su perfecta cortesía

20 Febrero 1931  
 S. Merino



(RAF), que fuera jefe de la célebre Misión Scott que actuara en Chile con sin igual eficiencia desde octubre de 1920 hasta fines de 1921.

Expresaba el aviador inglés:

*Quiero felicitar sinceramente por el formidable empuje y desarrollo que usted ha dado a la aviación en Chile, la que ha progresado más en los últimos años, que en los anteriores veinte. La cadena de aeródromos, la Línea Aérea Nacional operada con personal militar, el espíritu que existe, son cosas todas que no sé cómo se han podido crear en tan corto tiempo y me siento orgulloso de haber tenido hace muchos años, una ligera intervención en los principios del servicio que hoy existe y que está muy a la cabeza de todo lo que hay en Sudamérica y en algún sentido,*

*también, en otras partes. Visité Chile en 1926 y noté lo que había.*

EL 22 de febrero de 1931 el Gobierno de Gran Bretaña otorgó al Comandante Merino la condecoración de "Comandante Honorario de la División Civil de la Más Excelente Orden del Imperio Británico", cuyo diploma está firmado por el Rey Jorge V y por el Gran Maestre de la Orden, el Príncipe de Gales.

El primero de enero de ese mismo año (1931), se efectuaron las pruebas oficiales y el bautizo del primer monomotor biplano Falcon construido en el país por la Curtis Wright Corporation, de los veinte adquiridos por nuestro gobierno y que, según contrato, debían ser fabricados en Chile.

De ahí data la instalación en el aeropuerto de Los Cerrillos de dicha fábrica, con sus dos grandes hangares construidos



# El Personal de Mecánicos de la Línea Aérea Nacional al Sr Arturo Merino Benítez Vice Presidente Ejecutivo en su día Onomástico

<b>Grupo Inspectores</b> Arturo Escobar Raul Teas Jorge Venegas Miguel Marson Eusebio Araya Georgio Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam <b>Taller Instrumentos</b> Jose Calbera Jorge C. Brouda Jorge Venegas Eduardo Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam	<b>Grupo de Mecánicos</b> Jorge Venegas Miguel Marson Eusebio Araya Georgio Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam Jose Calbera Jorge C. Brouda Jorge Venegas Eduardo Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam	<b>Grupo Douglas</b> Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam Jose Calbera Jorge C. Brouda Jorge Venegas Eduardo Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam	<b>Mecánicos Generales</b> Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam Jose Calbera Jorge C. Brouda Jorge Venegas Eduardo Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam	<b>Grupo Electrica</b> Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam Jose Calbera Jorge C. Brouda Jorge Venegas Eduardo Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam	<b>Cursos Mecanicos</b> Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam Jose Calbera Jorge C. Brouda Jorge Venegas Eduardo Jara Eduardo Bustos Eduardo J. Balle Luis Poojeam A. Berto A. dam
--	--	--	--	--	---

Cerrillos  
1º Septbre.  
1954

en Canadá y que, junto con sus completos equipos e instalaciones, fueron adquiridos por la Línea Aérea Nacional en 1936 en la suma de \$ 1.900.000 (\*)

Dicho contrato de adquisición consultó cláusulas tendientes a cimentar, aún más, la industria aeronáutica en nuestro medio, obligando a la empresa extranjera a ocupar en sus actividades, tanto técnicas como administrativas, a personal chileno en un porcentaje determinado, como asimismo materiales nacionales en el máximo posible.

Veinticinco compatriotas, jóvenes con buena preparación profesional, fueron enviados a la Curtiss Wright en Estados Unidos a especializarse en los diferentes ramos que son necesarios para constituir una fábrica de aviones.

Este grupo, a cargo del ingeniero recién egresado de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile, *Max Flores Alvarez*, zarpó desde Valparaíso el 5 de abril de 1930, a bordo del vapor "Santa Rita" con destino a Nueva York.

Estaba integrado por *Carmelo Giunta R.*, *Teobaldo Díaz F.*, *Luis Romo M.*, *Carlos Larraín P.*, *Carlos Contreras B.*, *Raúl Fajardo M.*, *Gustavo Silva R.*, *Camillo Carrasco A.*, *Manuel Luengo G.*, *Manuel Vera O.*, *Ramón Zamorano D.*, *Arturo Molina C.*, *Bernardo Soto S.*, *Misael Bustamente V.*, *Rosendo Celedón G.*, *Armando López V.*, *Alfonso Foucaut B.*, *Enrique Riveros G.*, *Carlos Iriguyen L.*, *Sholto Styles*, *Miguel Cabezas S.*, *Juan Biskupovic Z.*, *Enrique Avalos V.*, *Guillermo Conrads G.*

En la fábrica *Curtiss Wright de Buffalo*, Nueva York, los chilenos permanecieron seis meses recibiendo enseñanza técnica y práctica en el material *Falcon*.

Este aparato era un avión moderno, similar al utilizado por la Fuerza Aérea norteamericana para misiones de observación. Poseía dos ametralladoras que disparaban a través de la hélice y una tercera, de calibre .50, instalada en la cabina trasera. Bajo las alas, en el fuselaje, tenía un dispositivo para bombas.

Provistos de motores *Curtiss D-12* de 435 HP., los veinte aparatos costaron



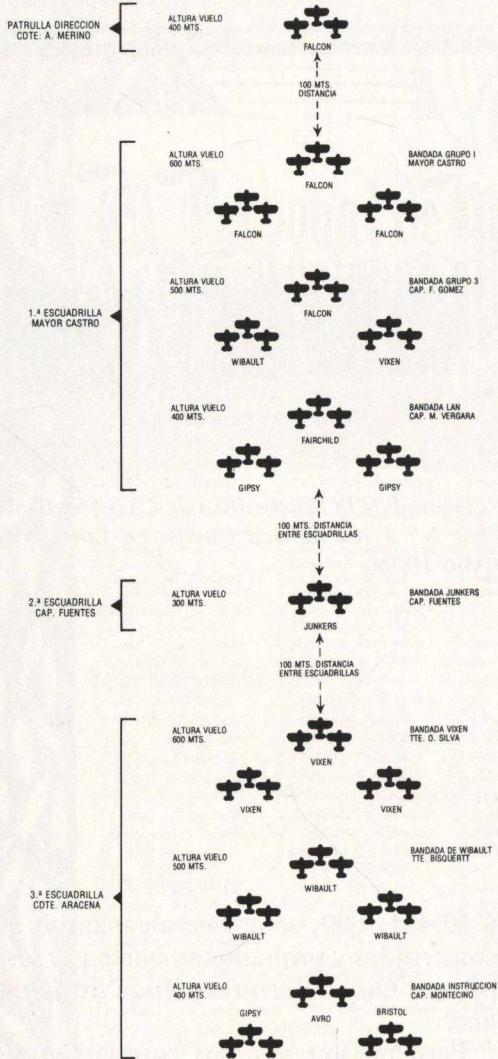
*Personal de la Maestranza de LAN frente al hangar N° 1 (ex fábrica Curtiss en Los Cerrillos). Año 1938.*

\$ 20.431. 690, sólo diez alcanzaron a ser construidos y probados en vuelo por los capitanes *Oscar Herreros* y *Juan de Solmini-hac*.

Pero no son sólo sus compatriotas del norte los que lo mantienen preocupado por la falta de comunicaciones rápidas. Le preocupaban también los chilenos que viven hacia el sur. Toda esa esforzada gente que soporta anualmente el húmedo y duro invierno desde Temuco a Magallanes y principalmente, todas esas familias que recién están colonizando el territorio del Aysén.

\* Los hangares tienen 36 x 36 metros uno y el otro 60 x 36. Contaban con restaurant para operarios, y pabellón de pinturas con su calefacción y ventilación adecuada, pabellón de fundición, galvanoplastia, fundición y banco de prueba para motores.

GRAN FORMACION AEREA SOBRE EL PARQUE COUSIÑO EL 19-IX-1929



*Bandada de Vickers-Vixen que tomó parte en la formación aérea encabezada por el propio Comandante Merino Benítez, se dirige hacia el ex Parque Cousiño, durante la Parada Militar del 19 de septiembre de 1929. A menor altura se observan cinco Vickers Wibault. Desfilaron en correcta formación 60 aparatos, conjunto de aviones en vuelo jamás vista en los cielos sudamericanos de aquella década.*









Su primer aleteo en ese rumbo lo registra la bitácora de vuelo el 20 de octubre de 1927. En esa ocasión llega hasta Parral en un *Moth* regresando al día siguiente con escalas en Linares y Talca. Setenta y tres horas tiene a su haber incluyendo el discontinuo período de instrucción, según lo certifica el *Subdirector de la Escuela de Aviación Capitán Emilio Brandenberg*.

Apenas puede sacarse de encima algunos

de los múltiples problemas de su cargo, emprende un viaje a Concepción el 20 de noviembre del mismo año, realizando al día siguiente un corto vuelo a Nacimiento para continuar el 22 a Osorno y Puerto Montt. El 25 regresa a Osorno y el 27 aterriza en Los Angeles para llegar a Santiago al día siguiente, después de dos horas cincuenta minutos de vuelo. Esta vez es un "monoplaza" el que le sirve para observar las dificultades de la ruta al sur. Es un Vic-

*Dos Wibault similares al usado por el Comandante Merino en sus vuelos al Sur.*



kers Wibault de los que Chile tuvo veintisiete. Estaban equipados con un motor Júpiter de 450 HP y desarrollaban 160 kilómetros por hora a 1.500 metros de altura con una razón de montada que les permitía alcanzar 6.000 metros en quince minutos. Su armamento consistía en dos ametralladoras Vickers con 1.000 tiros cada una. Poco tiempo antes, el 17 de agosto, Merino había alcanzado 4.000 metros en el Wibault N° 5 utilizando el equipo de



oxígeno que traían como novedad, dichos aviones.

El 13 de noviembre de 1928 pone nuevamente proa al sur en el Moth N° 12 para reconocer los futuros aeródromos que podrán ser utilizados en los vuelos hasta Puerto Montt que realizarán los aviones de la Línea Aeropostal que ya tiene en su pensamiento. Vuelve a Santiago en el día, después de haber alcanzado en el frágil aparato hasta Temuco con escala en Chillán.

A bordo de un *Curtiss Falcon*, el 5 de febrero de 1929 despegó desde El Bosque en compañía del *Cabo Román* y aterriza en Temuco. Tres días después, y con el *Capitán Florencio Gómez* como pasajero, se dirige a Puerto Saavedra y Valdivia regresando a Temuco al anochecer. El 10 está de regreso en El Bosque. Esta vez ha ocupado el avión que será su predilecto en los vuelos que hará desde Tacna hasta Puerto Montt, siempre acompañado del *Cabo Román*, del *Sargento 2° Alejandro Vidal* o del *Sargento 2° Valentín Sánchez*.

Cómo fue alargando sus vuelos hasta llegar a su primer acuatizaje en Palena y Puerto Aisén y cómo pudo realizar el primer raid a Magallanes, lo veremos más adelante. Conviene señalar que ese peligroso recorrido a Punta Arenas se tenía por imposible, ya que se pensaba que las estructuras de los aviones no estaban capacitadas para resistir las fuertes turbulencias de la zona.



Después de haber volado esa ruta desde 1945 hasta 1976 en aviones muy superiores y modernos que el *Junkers R-42* (\*) utilizado por Merino, estimo que fue el vuelo más importante realizado en Sudamérica en esos años no sólo por lo desamparadas que son las regiones que atravesó, sino también por las pésimas condiciones meteorológicas, consideradas como las más adversas, si tomamos en cuenta los niveles de altura a que debió efectuarse, en esos ya lejanos días del 26 y 27 de enero de 1930. El trayecto que quince años después representaba para un bimotor *Lockheed Electra 10*, más de 10 horas de vuelo, siempre que se contara con favorables condiciones meteorológicas, se ha visto reducido en la actualidad a poco más de dos.

Pese a todo, Merino había decidido llegar a Magallanes unos meses más tarde, para lo cual había establecido la Base

Aérea de Chamiza, para que los pilotos allí basados, iniciaran los vuelos de reconocimiento y práctica hasta Puerto Aisén en los anfibios *Vickers Vedette*. Pero el destino de un joven y valeroso muchacho, el *Teniente Aníbal Vidal*, cambió los planes del jefe precipitando los acontecimientos.

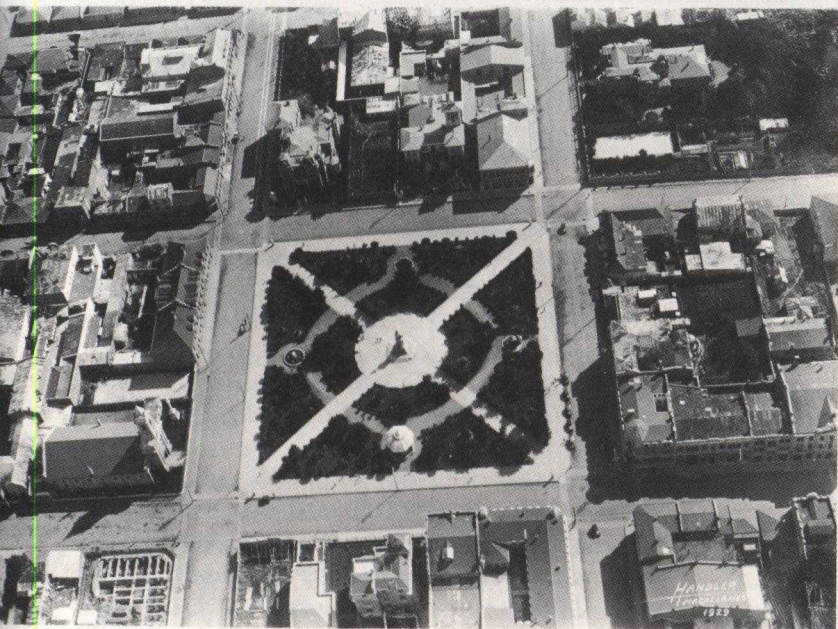
Dejemos que el propio Comandante Merino nos relate este asombroso vuelo:

*"A fines de enero del año 30, ya en funciones la Línea Aérea Nacional entre Santiago y Arica e iniciada la ruta entre Puerto Montt y el Aysén, me preocupaba de estudiar su prolongación a Magallanes. El Capitán Fuentes se había trasladado a Puerto Montt en uno de los aviones de su escuadrilla Junkers y vigilaba la operación de reemplazar las ruedas del avión por flo-*

\* *Junkers R-42*; 3 motores BMW de 300 H.P. c/u.

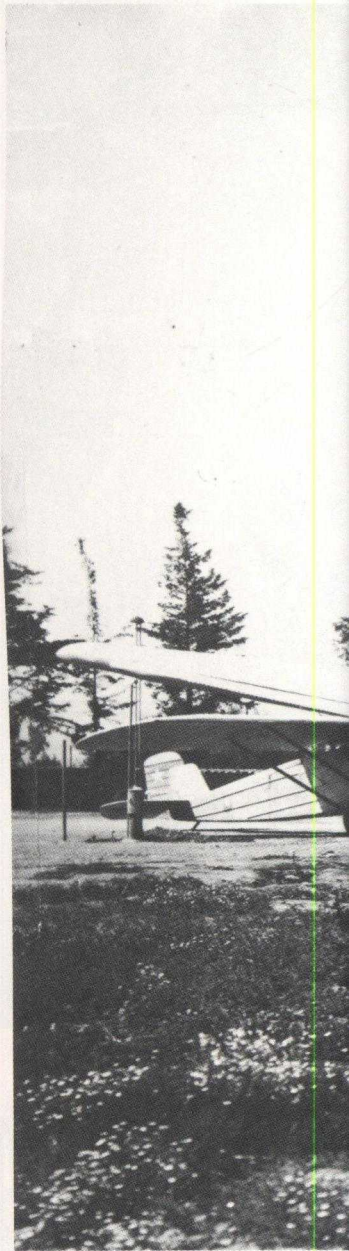
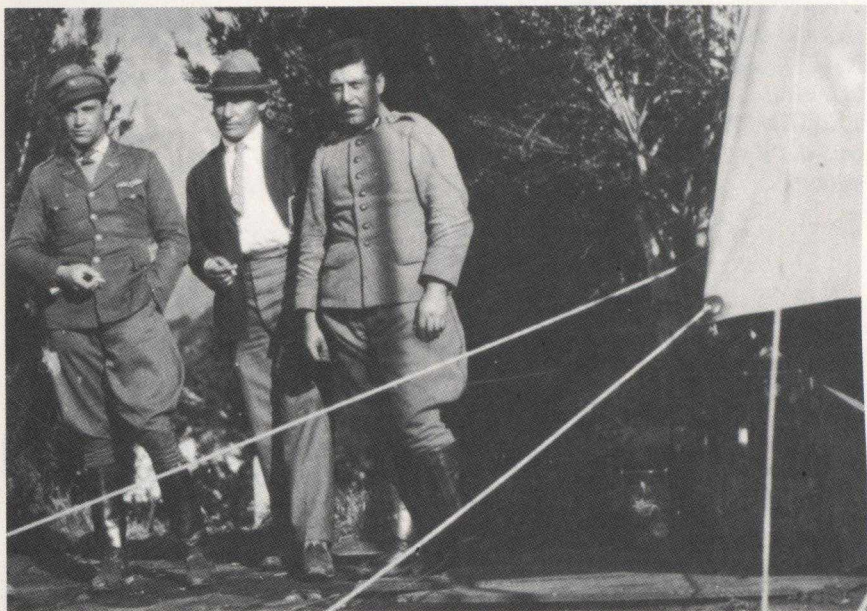


*Vickers Vedette aterrizado en Valdivia (1929), perteneciente a la Escuadrilla de Anfibios de Puerto Montt comandada por el Capitán Modesto Vergara Montero (tercero de izq. a der.). En el año 1930 estos aviones unían dos veces por semana Puerto Montt con Puerto Aisén. En la foto (de izq. a der.) TENIENTE Don Juan Martínez; TENIENTE don Anibal Vidal desaparecido a la entrada del Fiordo de Aisén (1930); CAPITAN don Modesto Vergara y los TENIENTES Don Jorge Bate Potts, Félix Schaerer Dabner, Julio Bocaz Bocaz, del Regimiento N° 14 Caupolicán y Otto Finger Floto del mismo regimiento.*



*Primer vuelo a Puerto Aisén realizado en dos anfibios por el Comandante Merino frente a un Vickers Vedette (diciembre, 1929). De izquierda a derecha: 3º, Teniente Félix Schaerer Dabner; 5to. Ciro Arredondo Lillo, hermano del Capitán Marcial Arredondo; el 6to. es el Comandante Merino.*

*Plaza Muñoz Gamero de Punta Arenas el año 1929, año en que el Comandante Merino comenzaba a hacer los preparativos para cumplir con el sueño de su vida, vale decir, prolongar la ruta aérea hasta Magallanes.*



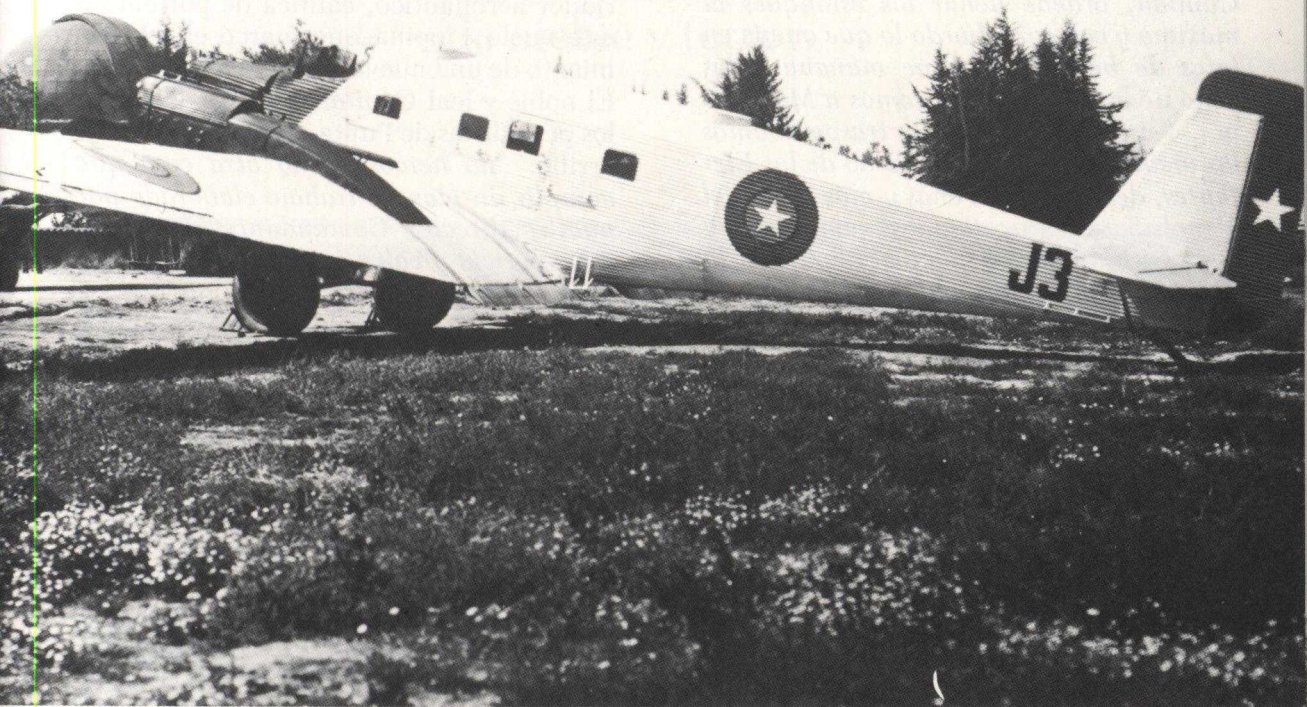
*Arriba. La radio instalada en una carpa en Puerto Aisén a principios de 1930. El primero de izquierda a derecha es el Teniente Aníbal Vidal Silva, de la Escuadrilla de Anfibios N° 1 de Puerto Montt, que perdiera la vida a la entrada del Estuario de Aisén el 23 de enero de 1930 cerca de Isla Elena.*

*Abajo. Junkers R-42 J6 acuatizando en el río Valdivia.*

*tadores, lo que se efectuaba por primera vez en el país, y con el objeto de tentar el vuelo a Magallanes que yo dirigía.*

*“Es de advertir que por entonces se estimaba este vuelo un absurdo, por lo riesgoso de la empresa, que más de un aviador calificaba de más difícil que la travesía del Atlántico.*

*“A fines de enero, Fuentes me avisó que los flotadores estarían listos en pocos días más y yo me trasladé en mi avión a reunirme. Recién llegado a Puerto Montt, me salió al paso la triste nueva del fatal accidente ocurrido al valeroso Teniente Aníbal*



*Trimotor Junkers R-42 N° 3 aterrizado en El Bosque. En el extremo izquierdo se puede observar un Vickers Wibault, y entre ambos aviones, la cúpula del observatorio astronómico.*

*Vidal, desaparecido con su avión cerca de isla Elena, a la entrada del estuario Aysén.*

*“Inmediatamente ordené apresurar los trabajos y al día siguiente pudimos trasladarnos al sitio del accidente. Acuatizamos en el sitio mismo en que pereciera Vidal y “pingüineando”, recorrimos los alrededores sin encontrar el menor vestigio. En Puerto Aysén, a donde seguimos ese día,*

*encontré un ambiente desolado; aquello de que una ráfaga de viento le volcara el avión y lo sepultara en las aguas, era aplastante. ¿Cómo pensar en un viaje a Magallanes donde los vientos son varias veces más violentos?*

*“Todas mis ilusiones de unir aquellas tierras magallánicas con el centro del país, por una línea aérea, sufrieron un rudo golpe. Las posibilidades de mantener la Línea Aérea Puerto Montt-Puerto Aysén, también se debilitaban grandemente por la desmoralización de mi gente. ¿Qué hacer?”*

“El proyectado viaje a Magallanes debía hacerse mucho más adelante, una vez llevado el combustible necesario a Río Baker y a Natales, y cuando hubiéramos reunido informaciones convenientes del estado meteorológico, tan peligroso en aquella desconocida región.

“Pero existe en nuestra institución aérea aquella conocida tradición: la de matar el chuncho y yo quise matarlo, es decir, borrar con una audacia el pesimismo matorador de la desgracia, y así, esa tarde en Aysén, mientras los ánimos se sentían cohibidos y recelosos, yo le dije a Fuentes: Capitán, ordene llenar los estanques al máximo y colocar a bordo lo que quepa en latas de bencina, porque mañana a las ocho de la mañana partiremos a Magallanes. Y así se hizo. Mientras traspasábamos las nieblas y borrascas del Seno de los Elefantes, del Golfo de Penas y más tarde del Canal Sarmiento, íbamos rumiando la amargura que nos llenaba el alma, por la muerte de aquel chiquillo Vidal, que era todo corazón y valentía.”

“Y de esa manera llegamos a Magallanes, de improviso, sin elementos de salvataje que la Aviación Militar aún no recibía, sin combustible en la ruta y sin noticias del tiempo y mucho menos del huracán de viento que en Magallanes se desarrollaba.”

El relato del vuelo en sí mismo con las dificultades y peligros que tuvieron que enfrentar los bravos tripulantes del Junker R-42 N° 6, ha sido divulgado ampliamente. Bástenos ahora agregar que el imponente escenario de nuestros solitarios canales, sus intempestivas ráfagas de viento, los violentos chubascos que cierran de improviso la pasada de algún angosto canal, las intermitentes granizadas, han impresionado desde hace siglos a audaces navegantes que dejaron sobrecogedoras páginas respecto a su paso por tan inhóspitas regiones.

Los que hayan surcado sus aguas profundas o sobrevolado sus estrechos y laberínticos canales, podrán comprender mejor la hazaña que significó decidir y realizar el primer vuelo a Magallanes.

Recordemos que hasta el 27 de enero de 1930, sólo seis pilotos habían volado en la región de Punta Arenas en aviones que llegaron embarcados y llevados al terreno donde el héroe del momento dejaba atónito al público que se reunía, desde muy temprano, para presenciar tan poco usual espectáculo.

Es pues, el trimotor de nuestra Aviación Militar, el primero en el mundo que alcanza, no desde una base flotante o en un vuelo local, una latitud tan austral.

El Coronel de Aviación (R) Enrique Flores Alvarez, destacado piloto e historiador aeronáutico, califica de portentoso este vuelo y opina que marcó el advenimiento de una nueva era para Magallanes. El noble y leal Capitán Fuentes declaró a los periodistas de Punta Arenas el día de su arribo: “no hemos hecho otra cosa que cumplir un plan de trabajo elaborado por nuestro director Comandante Merino, a cuya pericia y valentía se debe el éxito de nuestra jornada.”

La Junta de Alcaldes de Magallanes condecoró con la medalla de oro a cada uno de los seis tripulantes: (\*) Ellos fueron:

Comandante Arturo Merino Benítez,  
Jefe de la Aeronave y piloto

Capitán Alfredo Fuentes Martínez,  
Piloto

Civil Fritz Reiche,  
Técnico Mecánico

Sargento 1° Luis Soto Vásquez,  
Radioperador

Sargento 2° Alfredo Moreno Mendoza,  
Fotógrafo.

Cabo 1° Uldaricio Espinoza P.,  
Mecánico.

(\*) Oficio de la Comisión de Alcaldes de Magallanes, 12 de febrero de 1930 que aparece en la página 102.



Húmedas ventiscas  
de nuestros canales,  
donde aún otea  
desde su canoa,  
arpón en la diestra,  
el indio de ayer.  
En vuelo rasante  
Merino, el primero,  
surcó esos lugares  
de niebla y terror.



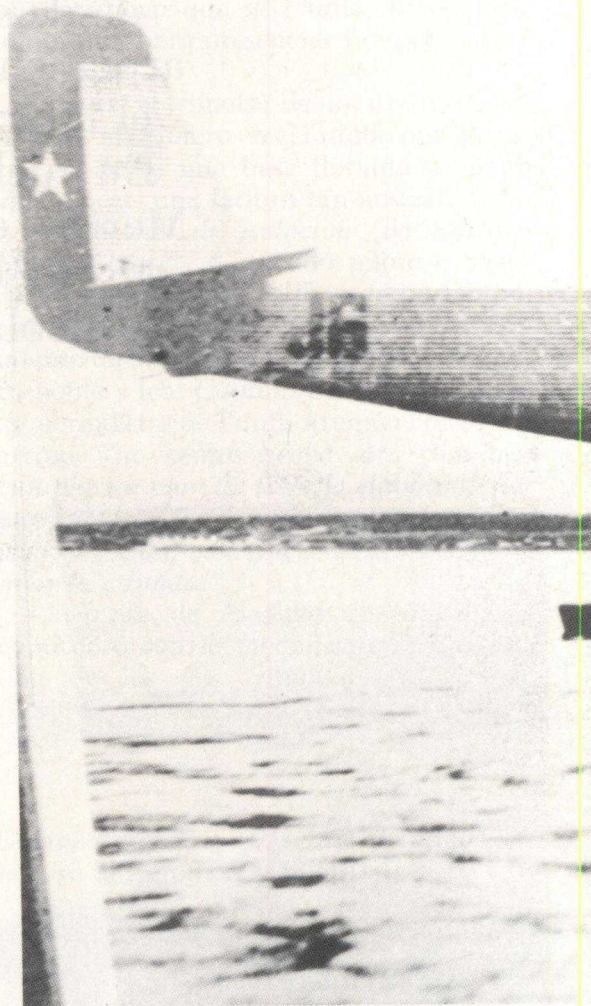


*Curtiss Falcon dotado de flotador central y de dos laterales, de la Escuadrilla de Anfibios N° 2 de Magallanes, a cuyo cargo el Comandante Merino designó al Teniente 1° Santiago Leitao.*

*El Junkers R-42 J6, protagonista del heroico vuelo entre Puerto Aisén y Punta Arenas.*

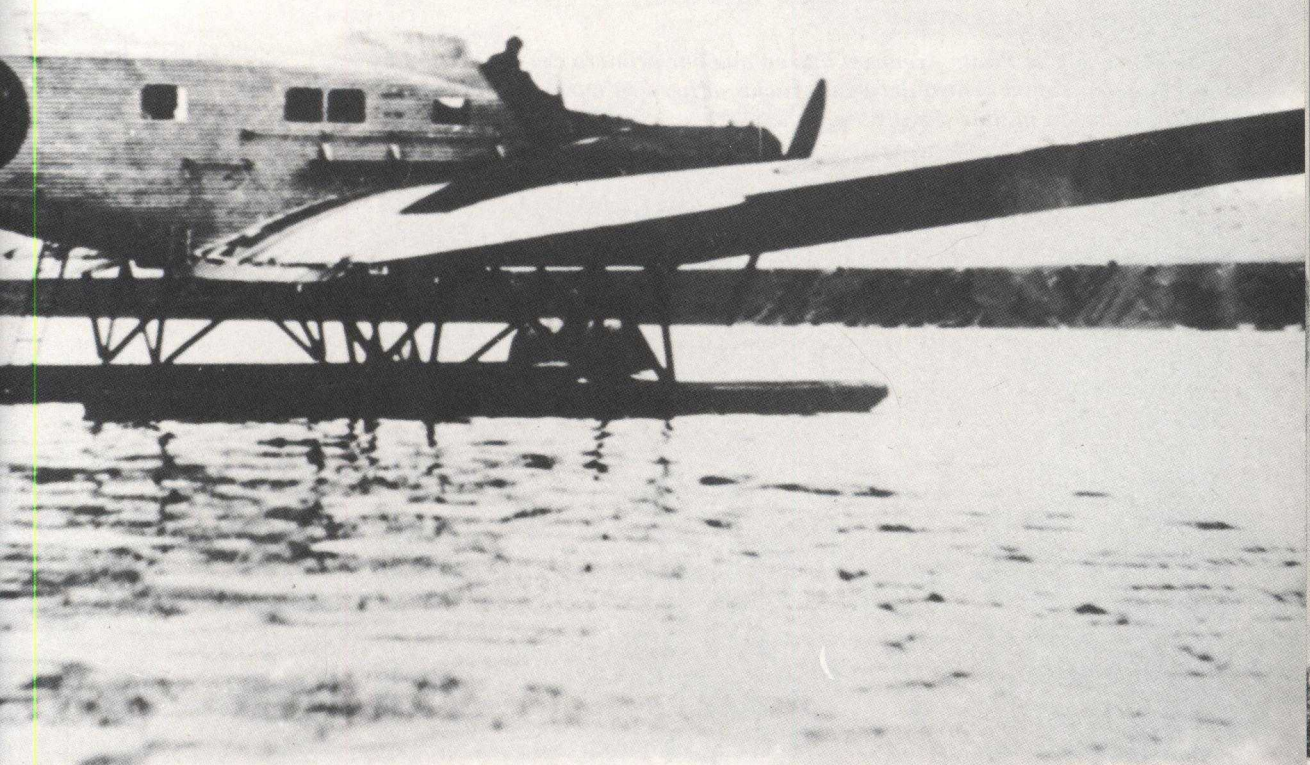
El oficio respectivo dice “*que se les otorga dicha medalla interpretando el sentir unánime de la población ante el acto realizado con olvido de sí mismos en medio de todos los peligros y que él constituye un esfuerzo y un sacrificio en bien del progreso exclusivo de la región.*”

La medalla con broche y cinta azul entregada a Merino, que representa el escudo de la austral ciudad, se encuentra en una vitrina de caoba en el Museo Aero-náutico de Santiago en Quinta Normal, ya que, por acuerdo de sus hijos, el sable, condecoraciones e insignias fueron dona-



dos a la Fuerza Aérea de Chile.

La semilla por él sembrada en tan meridionales territorios dio frutos que enorgullecieron al país. Los vuelos en los botes voladores *Dornier Wal*, ya con las insignias de la Fuerza Aérea, entre Puerto Montt y San Pedro, realizados por los *Pilotos Herbert Youlton y Horacio Barrientos*, entre agosto y septiembre de 1930 y la llegada de tres de estos bimotores a Punta Arenas, acompañando a la Escuadra Activa, en enero del año siguiente, comandados por los *Capitanes Manuel Hurtado y Carlos Abel* y los *Tenientes Marcos Vega y*



*Alfonso Scheihing*; fueron el resultado directo del heroico vuelo de Merino. (\*) Los *Dornier* siguieron la ruta trazada por el *Junkers N° 6*.

Tiempo después se realizó el vuelo hasta Punta Arenas del *Capitán Arturo Meneses* y del *Teniente Washington Silva* en un anfíbio *Sikorski S-38* y en 1936 un piloto del Club Aéreo de Punta Arenas, nuestro inolvidable amigo *Franco Bianco*, voló en su pequeño monomotor "*Miles Hawk Major Saturno*" desde Punta Arenas a los Cerrillos, reaprovisionando combustible en La Chamiza (Puerto Montt).

(\*) Itinerario del Comandante Merino, con motivo del Vuelo a Magallanes.

20 de enero: / El Bosque-Chamiza / Acompañante Sargento Vidal / Curtiss Falcon.

25 de enero: / Chamiza-Puerto Aysén / en un Trimotor *Junkers N° 6*.

26 de Enero: / Puerto Aysén-Ancón Sin Salida-Puerto Natales / Trimotor *Junkers N° 6*.

27 de enero: / Puerto Natales-Punta Arenas / Trimotor *Junkers N° 6*.

7 de febrero: / Accidente en Aguas Frescas / Trimotor *Junkers N° 6*.

9 de febrero de 1930: / Zarpa de Punta Arenas en el Vapor "*Alejandro*".

12 de febrero: / Puerto Montt - El Bosque / Sargento Vidal. / Curtiss Falcon.—

El Comandante Merino y el Capitán Alfredo Fuentes poco después de su triunfal arribo a Punta Arenas, en compañía de Oficiales del Regimiento Pu-  
deto. ▶

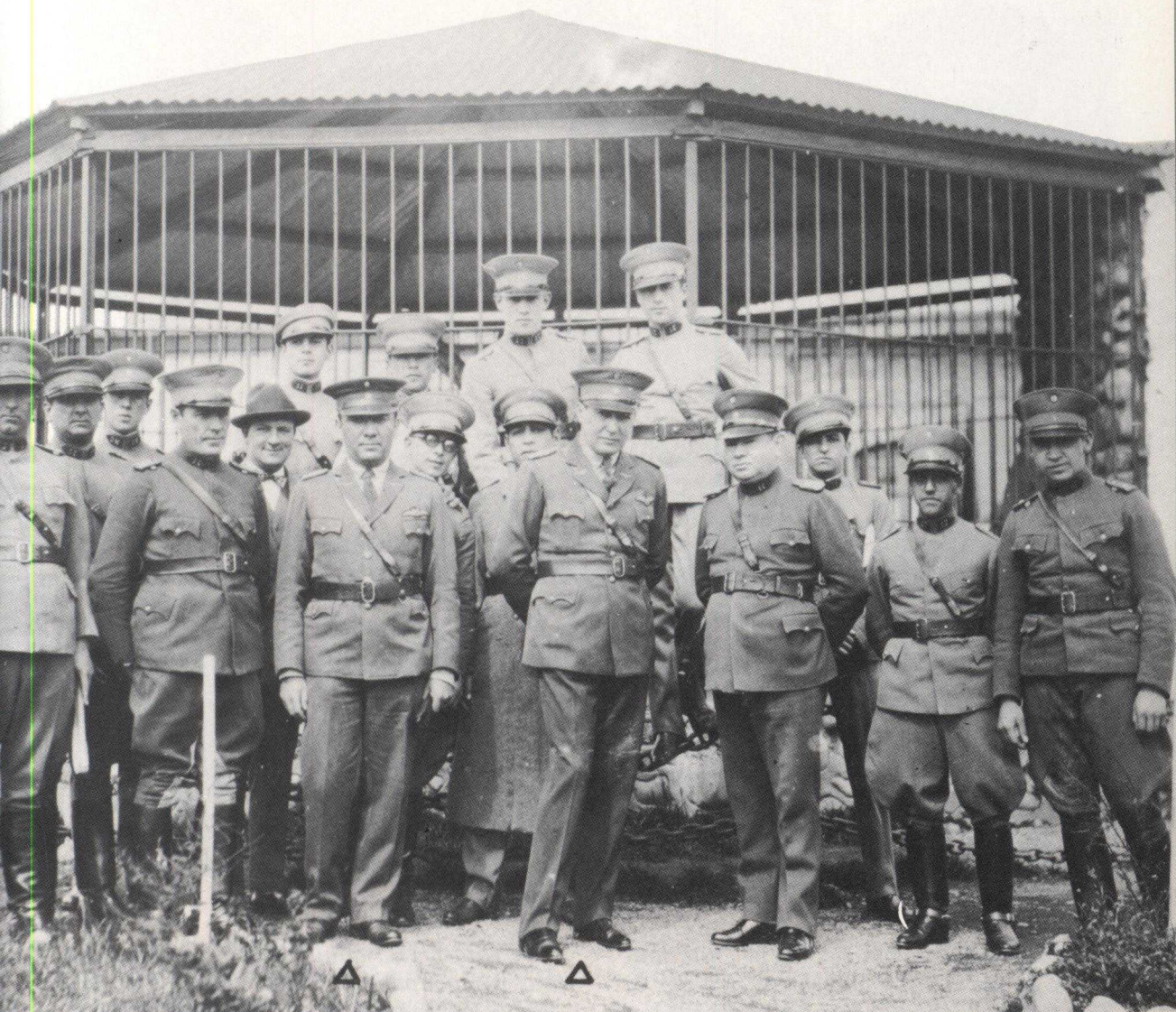
Vista Norte-Sur de Punta Arenas el año en que por primera vez quedó unida por vía aérea con el centro del país, gracias al heroico vuelo del Junkers de nuestra aviación militar (1930). ▼



Quince días después de la memorable llegada del *Junkers N° 6* (\*\*\*) a Magallanes, en un vuelo de reconocimiento hacia el Sureste de Punta Arenas, sucedió el accidente de Aguas Frescas donde desapareció el hidroavión junto con el *Capitán Fuentes y los Sargentos Soto y Moreno*. El *Comandante Merino* y el resto de la tripulación, además del *Intendente Manuel Chaparro Ruminot*, fueron salvados por un barco comandado por el propio *Gobernador Marítimo Sr. Miguel Elizalde Leighton*, quien personalmente ayudó al

rescate de los náufragos, en plena oscuridad y cuando ya las embravecidas y hela-

(\*\*) La aviación militar tuvo seis bombarderos *Junkers R-42* con tres motores de 300 HP cada uno. La tripulación militar estaba compuesta normalmente por dos pilotos, 3 ametralladoristas y telegrafistas, un bombardeador, 5 ametralladoras móviles en 3 torrecillas con 1.000 tiros cada una, máquina fotográfica, instalación de radio, instrumentos de navegación, iluminación para aterrizaje nocturno, dispositivos para bombas, lanzadores, 4 apuntadores. Velocidad de vuelo normal 160 KPH; Largo total 22 m; Envergadura 30.60; Alto 5.80.

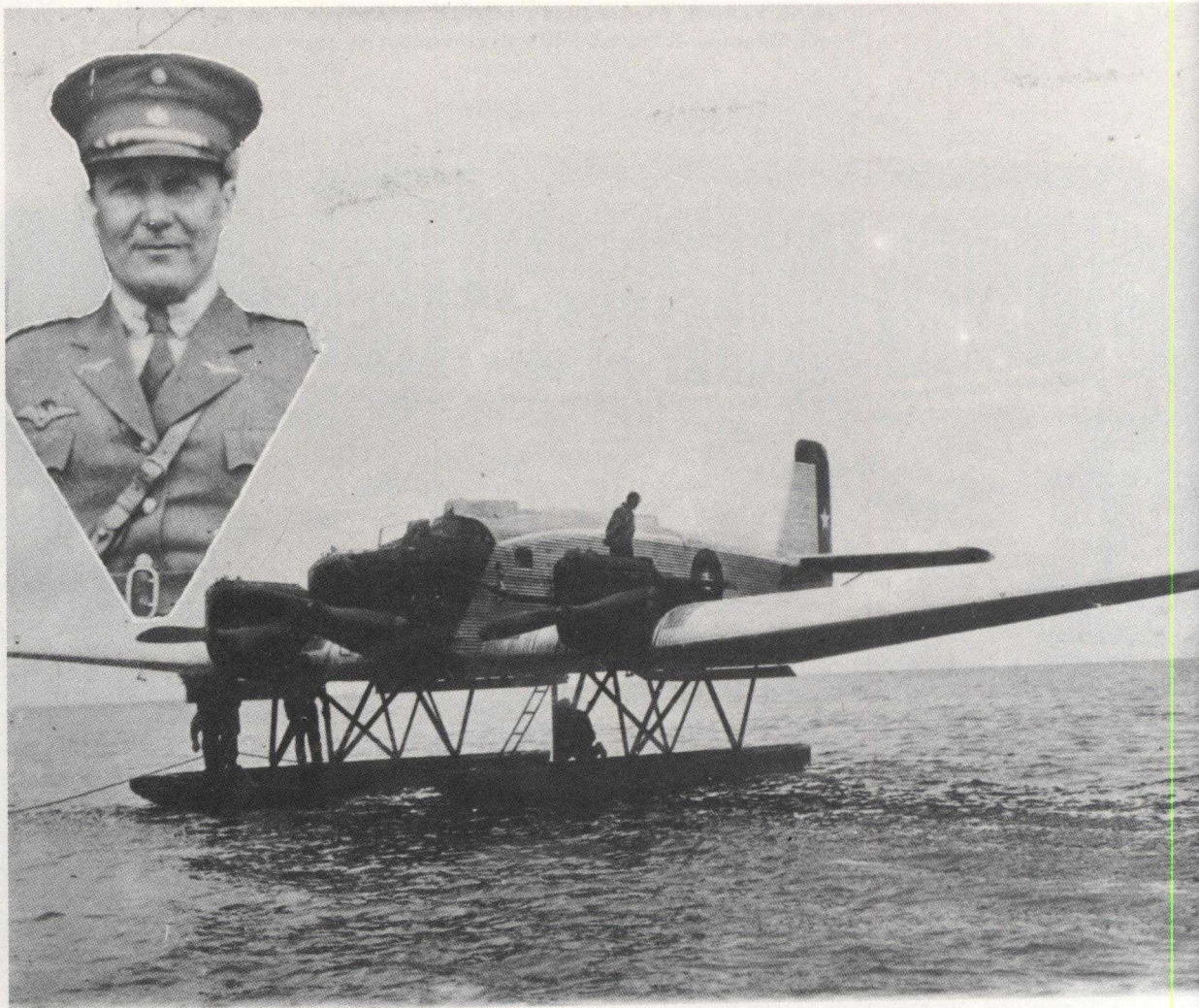


das aguas del estrecho estaban a punto de paralizar sus corazones.

La serena actitud del Comandante de la aeronave, está fielmente relatada por el Cabo 1º Uldaricio Espinoza quien declaró: *“En ese momento llega el barco que fue a chocar con el flotador, muy cerca de nosotros y la quilla de éste le hizo una lesión a mi Comandante Merino quien me gritó que quitara la cabeza para que no me cayera la quilla encima; en ese momento lanzaron un salvavidas en un cordel*

*y mi Comandante me ordenó que me salvara primero”*. El amarizaje, debido a la falla brusca del motor central, se verificó a las 17,30 hrs. siendo rescatados los sobrevivientes casi a media noche. Cinco y media horas a merced de las olas y del fuerte viento que esa noche soplaba con violencia.

Es necesario recurrir a la privilegiada pluma de Merino para revivir los momentos angustiosos que vivieron los protagonistas de la tragedia. He aquí lo que escribiera:



*El vuelo que debíamos hacer en la mañana de ese día debió suspenderse por la lluvia tenaz, que durante las primeras horas disminuía la visibilidad en forma inadecuada para mis proyectos de reconocimiento aéreo. Este contratiempo nos obligó a fijar como hora de salida, las cuatro de la tarde.*

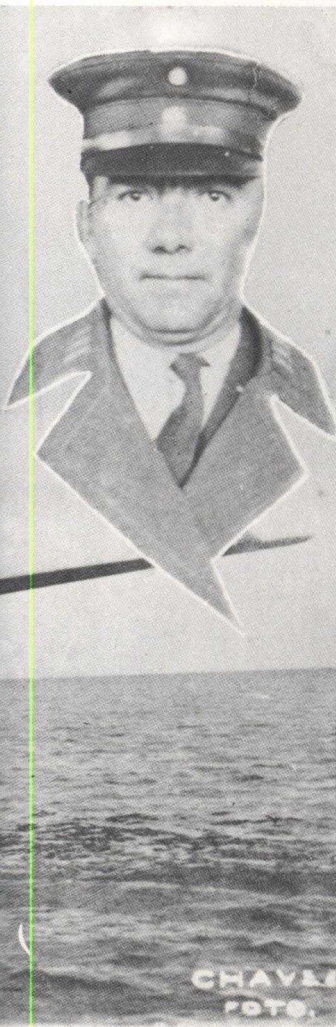
*Era el primer vuelo que emprendíamos después de nuestra llegada a Magallanes y el tiempo en general era por demás favorable para hacer los reconocimientos que me había propuesto, y a los cuales no sería extraño el entusiasta Intendente Chaparro que me pidió la oportunidad de conocer ciertas regiones inexploradas, pedidas en concesión al Gobierno.*

*El avión estaba listo, reparado su flota-*

*dor roto y revisado cuidadosamente; sólo nos preocupaba la hélice del motor derecho amputada en sus extremos a causa de una desastilladura. Sin embargo, ese motor debía trabajar durante el vuelo trágico mejor que nunca y al máximo de revoluciones (1.800 por minuto...).*

*A las cuatro de la tarde mejoró la visibilidad y pasado el último chubasco, emprendimos el vuelo, tomando altura por sobre la bahía y la ciudad, cuyos pobladores salieron a observar el vuelo de nuestro Junkers.*

*Recorrimos la península de Brunswick sin alejarnos de la costa y a mil metros de altura, a que se mantenían los nublados. Antes de llegar al Cabo Froward, como la visibilidad en Brunswick era pobre, torci-*



*Interesante fotografía tomada en una Estancia vecina a Punta Arenas, el día antes al accidente del Junkers J-6. De pie: Capitán Sr. Alfredo Fuentes Martínez, Comandante Arturo Merino e Intendente de Magallanes Don Manuel Chaparro Ruminot. Los dos últimos sobrevivieron al naufragio del trimotor.*

*Tarjeta postal que tuvo mucha difusión en Magallanes en la que aparecen el Comandante Merino y el Capitán Fuentes, en un montaje sobre una fotografía del Junkers J-6 amarizado en Punta Arenas.*

mos rumbo hacia la Isla Dawson, al sur del Estrecho, región que también interesaba al Intendente y que se veía más despejada.

Al llegar a la Isla Dawson, el motor central falló; primero una vibración anormal; después de reducirlo, al darle nuevo impulso, nuevas vibraciones que amenazaban destruir el avión, y por último, tras una explosión fuerte, su detención total.

Debíamos aterrizar. ¿Dónde? Pensé hacerlo en la costa Este del Estrecho, pero el otro piloto, más conocedor que yo del avión y el técnico Reiche, de la casa Junkers, me hicieron valer consideraciones que aconsejaban volver rumbo y alcanzar la orilla más unida a Magallanes y a los elementos necesarios a la reparación de la

falla que se estimó grave; tal vez quebradura del cigüeñal.

Sin embargo, esa resolución nos fue fatal. El viento, cada vez más violento, habría de impedirnos alcanzar la costa salvadora. El capitán Fuentes, dueño de sí mismo, dirigió la máquina, tratando de prolongar el vuelo sin perder altura. A nadie se le ocurrió romper algunos estanques de bencina, lo que nos habría aliviado notablemente, permitiéndonos avanzar más.

Ya cerca de tierra creímos alcanzarla, pero una ráfaga nos hizo descender de trescientos metros de altura en que volábamos, a cincuenta sobre el mar encrespado y amenazador. El Junkers, cada vez más bajo, se mantuvo en vuelo aun unos cinco

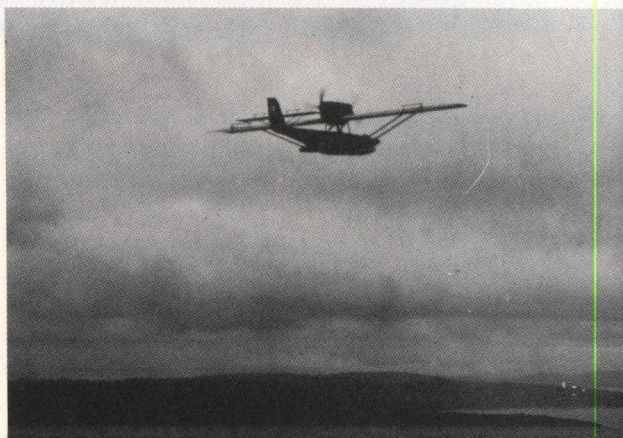
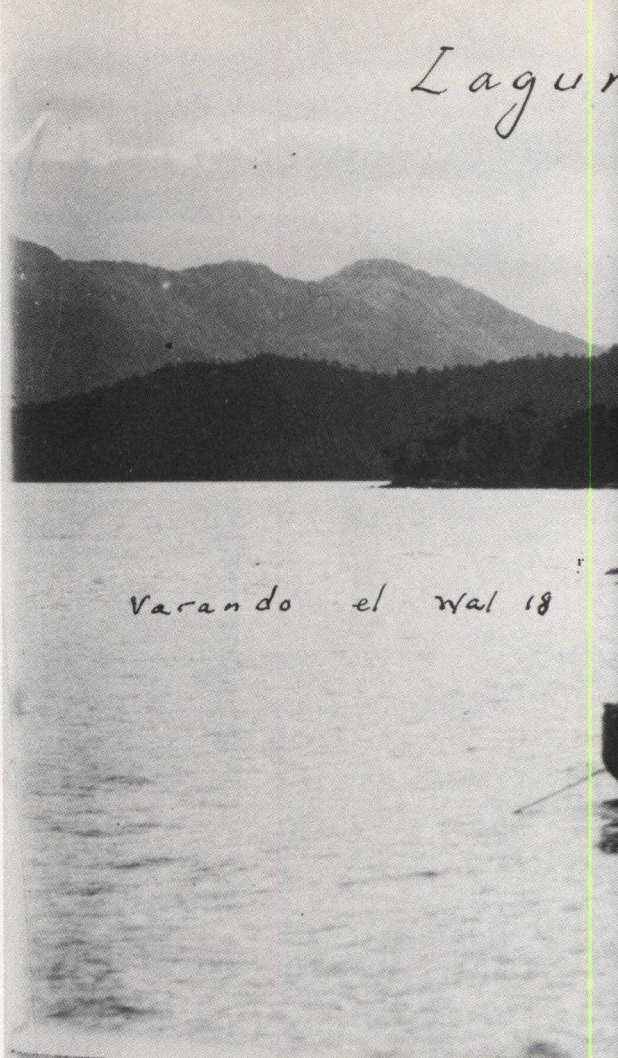
Los Dornier Wal  
siguieron la ruta  
a Punta Arenas  
trazada por  
el Junkers de  
Merino Benítez.

*minutos, perdiendo naturalmente altura y desviado de su ruta por un viento sur-oeste, de fuerza tal vez siete. Así llegó un momento en que debíamos fatalmente tocar el agua, pues el avión flotaba ya sin velocidad al ras de las olas, con sus motores laterales trabajando a toda fuerza. Me miró Fuentes desesperado y yo le indiqué que no quedaba otra cosa que acuatizar lo mejor posible, y así lo hizo.*

*Un mal acuatizaje habría producido fácilmente en ese mar, el capotaje o la separación de los flotadores y el hundimiento instantáneo.*

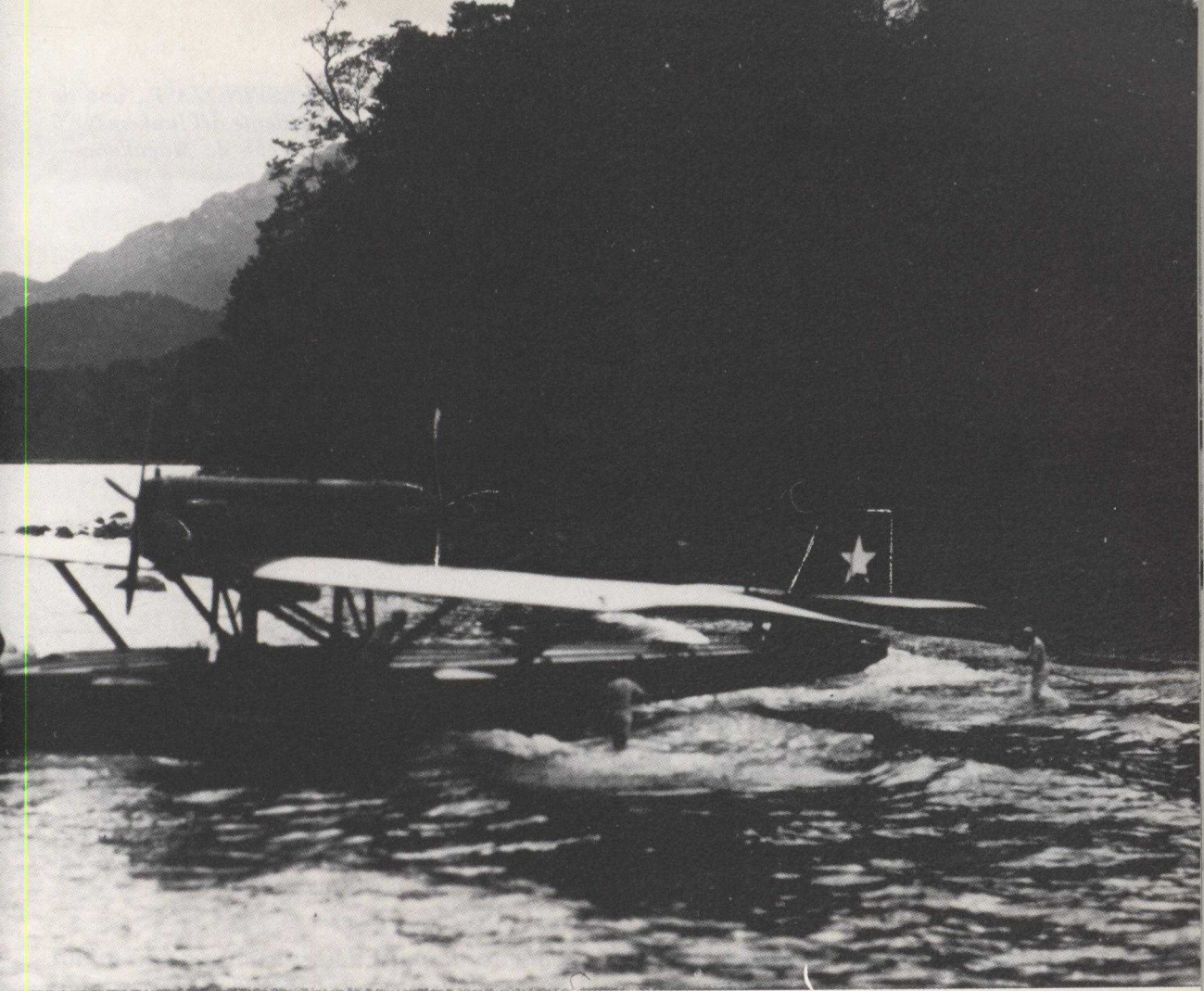
*Al primer contacto con el agua, recibimos un golpe recio de ola, que nos hizo elevarnos un tanto y luego un segundo golpe, que nos tronchó los montantes que sostienen al cuerpo del avión los flotadores. Cayó aquél sobre estos, aprisionándolos bajo su peso, mientras las hélices laterales, aún girando, dieron en la cabeza de los flotadores, rompiéndose con el choque y destrozando el compartimiento delantero del flotador derecho.*

Laguna



*En el primer momento creí en el hundimiento rápido, y nerviosamente, mientras me soltaba el cinturón que me sujetaba al asiento de comando grité: "Al bote salvavidas, ¡inflarlo!". Luego que se inició esta operación me di cuenta de la posibilidad*





*“Los cuatro Dornier habían sido recepcionados en Italia por el Capitán de Corbeta Adirio O. Jessen en 1926. Estaban equipados con dos motores en tándem Rolls Royce de 360 H.P. cada uno.”*

*lejana de mantenernos un tiempo a flote. El flotador izquierdo estaba adherido al avión casi en posición normal, aunque sujeto a éste sólo por la presión de las cinco toneladas de peso que descansaban encima. El flotador derecho, roto en su extremo delantero por el golpe último de la hélice, se había corrido, quedando oblicuo y apoyada su punta delantera en la respectiva del otro flotador. Su extremo posterior emergía del agua casi en un sitio equivalente al de su posición normal. Comprobado esto, ordené armar la estación de radio, operación a la que se entregaron afanosamente el sargento 1º Soto, nuestro hábil radiotelegrafista, el inspector de máquinas Reiche y el fotógrafo sargento Moreno; el*

*mismo que años atrás cayó cerca de Collipulli, como pasajero del entonces teniente Mario Barros Ortiz.*

*Antes de media hora el bote estaba listo y la estación de radio en función. Mientras tanto habíamos amarrado con los cordeles del ancla, que quedó aprisionada debajo del avión, los flotadores, a fin de evitar que se nos escaparan con los golpes del mar.*

*Mientras pedíamos auxilio por la radio, precisé la situación en que nos hallábamos: 35 kilómetros al sur de Magallanes y a 1 kilómetro de la costa; el auxilio no podría demorar más de dos horas, aun suponiendo que tardaran media hora en los preparativos de zarpe.*



Sargento ULDARICIO ESPINOZA P., uno de los sobrevivientes del accidente del Junkers N° 6 en Aguas Frescas —Estrecho de Magallanes— en febrero de 1930.

El Junkers R-42 N° 6, en Ancón sin salida (Canal de las montañas), donde el Comandante Merino decidió amarizar debido al temporal de viento que afectaba la ruta el 26 de enero de 1936. La fotografía está dedicada al Comandante Merino por el Cabo 1° Uldaricio Espinoza P. que con el tiempo, alcanzaría el grado de Suboficial de la Fuerza Aérea. En primer plano el Cde. Merino y el Capt. Fuentes.

Llenos de fe y tranquilos, todos los tripulantes se dedicaban, los ya nombrados a la atención de la radio y los otros a escudriñar el horizonte, de pie sobre el ala izquierda, al lado del bote de goma, ya listo para su misión de salvataje.

El cabo Espinoza era el encargado de su cuidado y no se separaba de él sino para cumplir órdenes, respecto a nuevas amarras que los flotadores exigían cada vez que el embate del mar alteraba su posición.

Estábamos a la vista de las casas de Punta Carreras, pero el viento y la corriente nos fueron separando de la costa hacia el oriente, hasta perderlas de vista. Nuestra radio anunció nuestra posición exacta y la deriva que recorríamos a impulsos del viento y del mar.

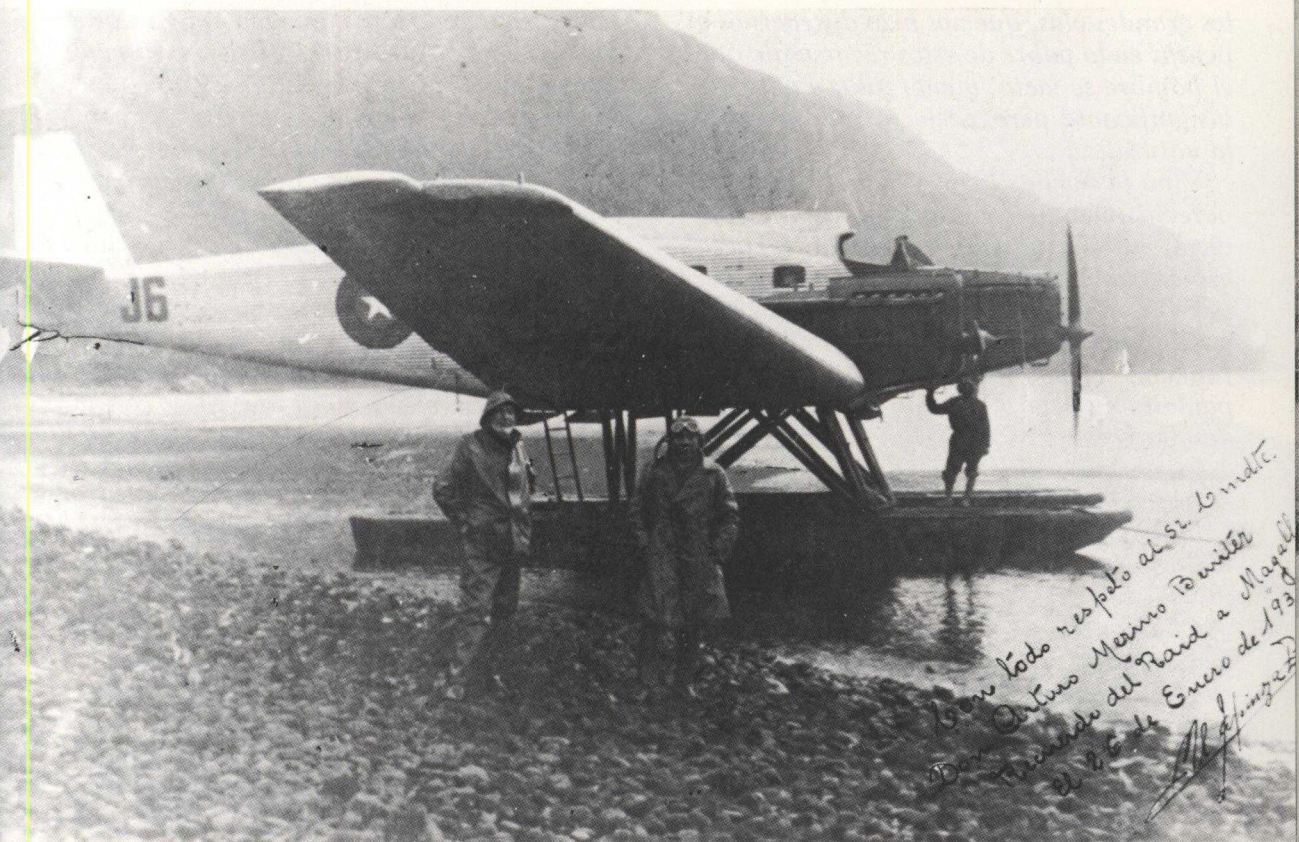
Aunque mi ánimo estaba herido de muerte, no por la gravedad del momento y el peligro que corríamos, sino por el fracaso que significaba este percance, precisa-

mente después de obtener con el viaje a Magallanes tan buen éxito, traté en todo momento de alentar la esperanza de mis compañeros que no abandonaron la actitud serena de hombres valerosos, ni se entregaron al desaliento.

El amarizaje había ocurrido a las 17.30 y ya a las 18.15 captamos parte del mensaje de un vapor, que alejado del Estrecho, transmitía nuestro pedido de auxilio. El saber que alguien había recogido nuestro mensaje de auxilio, aunque no recibiéramos comunicación de estación alguna, fue alentador.

Desde ese momento, cada uno de los tripulantes, por turno, debió mantenerse sobre el fuselaje, tomado del asta de la antena, sirviendo de vija, en espera del anhelado auxilio.

En estos momentos, Fuentes me transmitió la insinuación de Reiche, de romper los estanques de gasolina, a fin de alivianar el peso del avión, que amenazaba



hundirse a cada momento.

Autoricé tal medida que según creo, no trajo ventaja alguna y que debimos muy luego deplorar, cuando avistamos a eso de las 20.30, al iniciarse el crepúsculo, dos humos en el horizonte hacia el norte. Pensamos en hacer señales, pero no teníamos con qué y la bencina derramada, que suponíamos alrededor del avión, a pesar del oleaje grueso, nos hizo desistir de encender una antorcha de petróleo, cuyo humo pudiera guiar a los barcos salvadores.

Poco antes de obscurecerse, perdiéronse sus humos hacia la costa norte y entró en nuestros ánimos, con más fuerza, el desaliento, alejando toda esperanza de salvación.

Estaba yo en esos momentos sobre el puente de atalaya, y al ver alejarse esta esperanza de salvación, miré a mis compañeros, sumidos en quizás qué penosas reflexiones; el Intendente Chaparro, recostado sobre el ala, al lado del bote de goma,

hacía visera con una de sus manos en exploración inútil y desconsoladora. “¡Oiga, Intendente!”, le grité. “¿Qué hay?”, me replicó, enderezándose ansioso de otra esperanza... “¿De qué le sirve ser Intendente ahora?”... Mirando sus pies, desprovistos de las pesadas botas con que se equipara al salir, me contestó: “Y a usted ¿le sirve de algo ser el Director General de la Aviación?... ¡Haga venir, si puede, sus aviones!”...

Fuentes, más pesimista, aunque no lo demostrara en su ánimo, me preguntó en ciertos momentos cuánto se demoraría un hombre en ahogarse, a lo que le contesté que según el empeño que en tal cosa pusiera...

Así, en conversaciones parecidas que querían ser graciosas, distraíamos el espíritu de la penosa realidad.

Una gaviota curiosa vino a posarse en las vecindades del avión, y era tal la gracia y la despreocupación con que flotaba en

las grandes olas, que nos hizo distraernos y pensar en lo pobre de estos recursos de que el hombre se jacta y enorgullece ante esa insignificante pero perfecta maravilla de la naturaleza.

Vino la noche. El frío que era intenso, pareció amenguar un tanto al disminuir el viento huracanado que reinara antes, pero nunca vi oscuridad más completa: ni una estrella, ni un reflejo de luz en las olas que seguían implacables azotando a nuestro Junkers, cuyo hundimiento era lento, paulatino y seguro. ¿Cuánto demoraría en desaparecer...?

Ya antes de obscurecerse, el ala derecha estaba totalmente perdida en el agua que cubría también el motor respectivo y comenzaba a inundar la cabina de los pilotos.

Como a las 21.30, la radio nos anunció la cercanía (¿) de un vapor que tomaba rumbo a salvarnos. ¿De dónde? ¿Cómo se llamaba? No logramos saberlo.

A las diez, nuevamente desde el punto de vigía, vi una luz y luego otra, en cuya dirección hice señales Morse con nuestra ampolleta S.O.S. Las luces parecieron acercarse; otro vigía salió a reemplazarme, pues el mover la palanquita de la lámpara luego rendía, colgado como uno estaba del palo de la antena, sirviendo de blanco al viento y bamboleado por los vaivenes que los golpes del mar hacían dar a nuestro deshecho avión.

A las 10.30 de la noche nuevamente se alejaron las luces y nuevamente vino el desaliento a introducirse en nuestros corazones. ¿Qué hacer...? Los tripulantes que servían la radio debieron abandonar la cabina donde trabajaban, bajo la torrecilla trasera, porque el agua ya la invadía. Terminaba así nuestro contacto con el mundo y nuestro continuo S.O.S. en mensajes en que le dictaba al radiotelegrafista Soto lo desesperante de nuestra situación.

A las 11, nuevamente luces que siguieron aproximándose paulatinamente. El avión, levantada su cola hacia el cielo, amenazaba clavarse en el mar; no era posible pensar en nuevas amarras, ya que los flotadores desaparecieron bajo el agua en su parte delantera, mientras emergían de

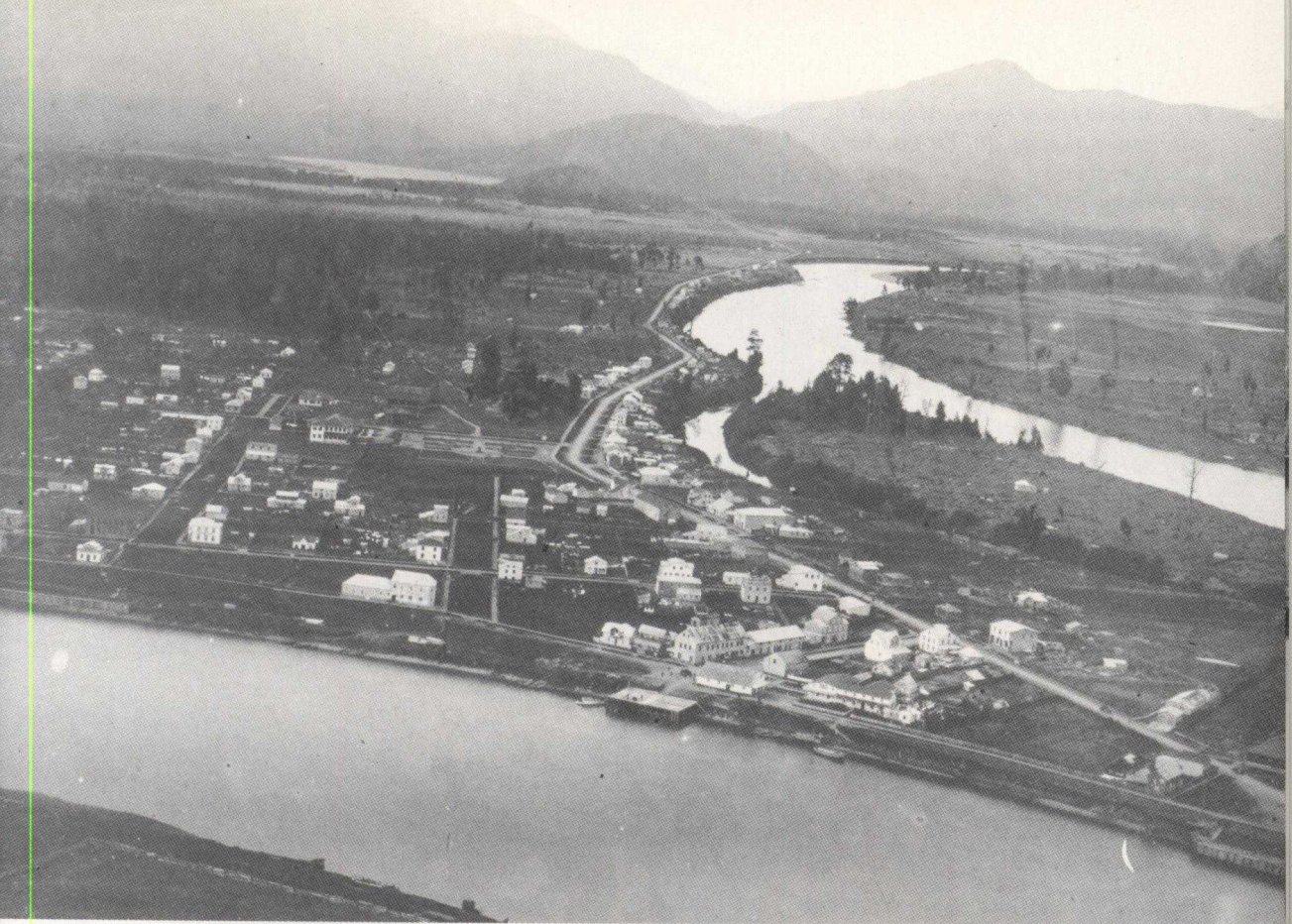
atrás, siguiendo la inclinación amenazante del fuselaje. ¿Alcanzaría a llegar el auxilio antes que nos tragara el mar...?

A las 11.50, desde el puesto de vigía observaba el arribo del vapor; veíamos entre la oscuridad siniestra las dos luces, roja y verde, ya a unos cien metros. Llegamos a oír la voz de uno del barco que nos gritaba: "¡Manténganse, ya vamos a recogerlos!" Y en esto, un crugimiento amenazador que respondió a un golpe de ola y a una mayor inclinación del fuselaje, me hizo saltar de mi puesto a examinar con la luz de mi lamparilla la situación de los flotadores. Vi que uno de estos estaba por escaparse, emergiendo su extremo posterior en forma insostenible. Volvíme a mis compañeros y les grité: "¡Nos hundimos! ¡El bote al agua!"

Soto, tratando de alumbrar con su ampolleta el barco auxiliador, gritó desesperado: "Pero si no puede ser, si están ahí". Y era cierto, estaban ya a cien metros, pero en ese preciso momento una ola pasó sobre el ala que nos sostenía, arrojándonos al mar y hundiendo el avión para siempre...

Al ver la catástrofe tan cerca, me abrí el abrigo de cuero que llevaba y en la postura del que se lo desprende, me encontré sumido en el agua helada.

Al subir a flote, me di en la cabeza con el bote de goma a cuyo borde se colgaba, según después supe, el cabo Espinoza, encargado de su custodia. El bote en cuestión consistía en una salchicha circular de cincuenta centímetros de diámetro, unida a una superficie de tela de un metro cuadrado que servía de fondo al bote; alrededor de la salchicha corría una cuerda que servía para su remolque; de ella pendía el cabo Espinoza y de ella logré también asirme, ordenando calma a mis nervios sacudidos al máximo por el hundimiento súbito y por la sensación atroz de abandono y soledad en que me sentí. El chapoteo del agua y nuestra respiración fatigada, después de larga inmersión, fueron la única sensación de vida perceptible mientras subíamos o bajábamos la comba enorme de las olas, más negras aún que la noche.



*Para tomar parte en los reconocimientos e inspeccionar los servicios al sur, el Comandante Merino se había trasladado a Puerto Montt. Al regresar el 23 de enero de 1930 desde Laguna Pumalín, en el Junkers N° 6 al que había hecho equipar con flotadores, recibió un radiograma con la triste noticia del accidente del Vedette tripulado por el Teniente Aníbal Vidal y por el Sargento 2° Ernesto Román. Se inició la búsqueda de inmediato con los aviones disponibles, la que continuó los días 24 y 25. Desalentados regresaban a Puerto Aisén los aviadores de sus vuelos infructuosos por la difícil zona del suceso en las cercanías de Isla Flenor, tratando de encontrar los queridos restos de quienes cayeron tronchadas sus alas y sus ansias. Puerto Aisén - 1929.*

Como el bote estaba invertido, traté apenas dueño de mí mismo y ayudado por Espinoza, de enderezarlo; en ello estábamos cuando pasó rozándome la cabeza, impulsado por una ola, un bulto grande; era uno de los flotadores del Junkers. Rápido, toméme de él y así quedéme sujeto del bote de goma con una mano y con la otra de una de las manillas del flotador. La ola que lo trajo, descompuso la posición vertical de mi cuerpo y temiendo que igual cosa le ocurriera a Espinoza le grité: "Sujétese hombre, no se suelte".

Grande fue mi sorpresa cuando a esa voz mía, contestóme del otro lado del flotador el Intendente Chaparro, pidiéndome

me lo ayudara. Tendíle mi mano derecha, después de pasar el brazo izquierdo por el cordel del bote y de asirme con la izquierda del flotador, logrando después de algún esfuerzo que Chaparro pudiera instalarse a horcajadas sobre él, libre del agua helada y de las zambullidas y desequilibrios en que lo mantenía el giro continuo del flotador, al que debía aferrarse con sus uñas en desesperada situación. Seguro ya Chaparro en su sitio, quiso ayudarme a subir a mi vez, pero fue imposible: el peso de mi ropa, el calzado grueso y el cansancio me obligaron a mantenerme colgado del flotador, con el cuerpo sumido en el agua heladísima de esos mares, pero bajo la vigilan-

El 9 de febrero el vapor Alejandro soltó sus amarras en Punta Arenas. Una gran cantidad de público se reunió en el muelle fiscal de dicha ciudad para despedir a los tripulantes sobrevivientes del accidente de Aguas Frescas.



te atención de mi valiente amigo, que temiendo que se me agotaran las fuerzas, me aseguró de una de las muñecas con su mano libre.

Así permanecimos tal vez unos quince minutos, al cabo de los cuales chocó con nuestro flotador, precisamente en la parte que me servía de sostén, la proa del Antonio Díaz, remolcador que debía salvarnos. A nuestros gritos lanzaron un salvavidas pendiente de una cuerda, al que pudo asirse el cabo Espinoza que fue izado el primero a bordo, y en seguida nosotros; mientras se continuaba la búsqueda de los otros naufragos, fuimos desnudados y friccionados con coñac, del que se nos propinó un buen sorbo...

¿Y los demás...? El mecánico Reiche logró salvarse montado en el otro flotador, sin mojarse arriba de la cintura. Al hundirse el avión, tomóse de uno de los flotadores que se levantó sobre el agua varios metros, libre de la presión que lo hundía, y asido a él se mantuvo hasta su salvación.

El primero Soto, cuyo grito de protesta contra el destino fue la última voz que quedó flotando en el momento trágico del

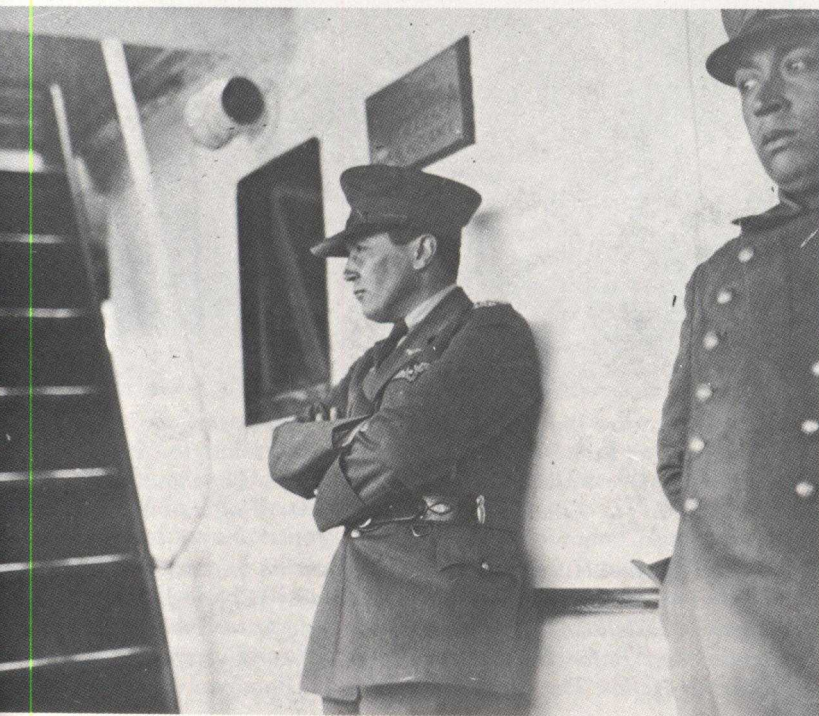
hundimiento, se había amarrado al cuerpo un tarro de aceite vacío, cuya pequeña abertura había cerrado cuidadosamente. Antes de hundirme en el mar, lo vi abandonar la vecindad del bote de goma, acercándose hacia el fuselaje, mientras dirigía nerviosamente su lamparilla hacia el barco salvavidas, replicando a mi voz de "¡Nos hundimos, el bote al igual!", con su grito que aún tiene eco trágico en mi memoria: "¡Si no puede ser! ¡Si están ahí!".

El capitán Fuentes hundiéndose con todo su equipo de vuelo y puestas sus botas de montar; días más tarde apareció su cadáver en la orilla oriental del estrecho. Otros restos del naufragio aparecieron más tarde alternativamente en una y otra ribera llevados por las corrientes circulares del Estrecho que pueden mantener restos flotantes sin acercarlos a la playa por tiempo indefinido.

Nunca más, hasta hoy, se supo del primero Soto y de su compañero el fotógrafo Moreno. Arrastrados tal vez, uno y otro por alguna arista saliente del avión, fueron a hallar reposo en el fondo del mar, aunque bien pudiera el cadáver de



*Funerales en Punta Arenas, del abnegado y valeroso Capitán Alfredo Fuentes Martínez, cuyo nombre lleva el aeródromo de Puerto Porvenir en Tierra del Fuego.*



*De regreso a Puerto Montt por vía marítima, el Comandante Merino, visiblemente afectado por el accidente que costara la vida a tres de los tripulantes del Junkers J-6, observa las aguas del Estrecho de Magallanes, momentos después de haber lanzado al mar una corona de flores en el lugar del naufragio.*



*Oficiales que formaron el 19-IX-29  
Obsequio de la Dirección de*

*Pilotos que tomaron parte en la formación aérea a la que congregó el Comandante Merino (19 - IX - 1929).*



*Arriba: De izq. a der. (sentados). Subte. Alberto Latorre Jáuregui; Tte. Enrique Núñez Morgado; Subte. Víctor Pérez Provoste; Subte. Fernando Pardo; Subte. Luis Donoso Sánchez; Subte. Washington Silva Escobar; Tte. Carlos Abel Kreft; Subte. Osvaldo Cordero Vallejos; Subte. Carlos Collao Lopehandía; Tte. Darío Callejas Rojas; Tte. Fernando Ortega Yáñez; Tte. Eduardo Muñoz Cortés Monroy; Tte. Félix Olmedo Prat; Tte. César Lavín Toro.*

*De pie: Subte. Alfonso Moreira Arriagada; Tte. Manuel Hurtado; Tte. Ismael Sarazúa Terán; Cap. Juan de Solminihac; Subte. Juan Rodríguez Pulgar; Tte. Alberto Triviño; Cap. Marcial Arredondo Lillo; Cap. Osvaldo Acuña Cuadra; Cap. Horacio Olivares Castellano; Cap. Julio Maldonado Otto; Tte. Gregorio Bisquert Rubio; Cap. Arturo Herrera Acevedo; Cap. Rafael Sáenz Salazar; Cap. Oscar Herreros Walker; Tte. Felipe Latorre Jáuregui; Tte. Manuel Barriá Mejías; Tte. Guillermo Rodríguez Ramírez; Cdte. Diego Aracena Aguilar; Cdte. Arturo Merino Benítez.*





cion

grama y foto en las páginas 62 y 63.



Abajo: De izq. a der. (sentados): Tte. César Lavín Toro; Tté. Oscar Silva Mora; Tte. David Vivero Carrasco; Tte. Fernando Rojas Ortega; Tte. Francisco Montes Urriola; Subte. Tomás Castro San Cristóbal; Subte. Manuel Delgado Meza; Tte. Humberto Díaz Plaza; Subte. Ernesto Romero Rojas; Tte. Aurelio Celedón Palma; Tte. Marcial Rivera Cruzat.

De pie: Arturo Merino Benítez; Mayor Armando Castro López; Cap. Florencio Gómez Flores; Cap. Modesto Vergara Montero; Subte. Jorge Lathrop Zavala; Tte. Jorge Bate Potts; Tte. Ramón Lisboa Mendiluce; Tte. Carlos Baldeig Alarcón; Subte. Arturo Rodríguez Rodríguez; Subte. Salvador Nacur; Tte. Lorenzo Redondo Carrasco; Subte. Alfonso Scheihing Ritter; Cap. Alfredo Fuentes Martínez; Tte. Luis Lepe Núñez; Tte. Félix Schaerer Dabner; Tte. Teodoro Ruiz Diez; Tte. Anibal Vidal; Cap. Carlos Montecino Asenjo.



**E**l Personal Civil de la SubSecretaria de Aviación  
 a su Jefe, Comandante de Grupo:  
 D.<sup>n</sup> Arturo Merino Benitez, con motivo  
 de su ascenso.  
 En Santiago a primero del mes de Septiembre de  
 mil novecientos treinta.

V. Alvarado, J. Alvarado, J. Alvarado, J. Alvarado.  
 P. Alvarado, H. Alvarado, M. Alvarado, R. Alvarado.  
 J. Alvarado, J. Alvarado, L. Alvarado, L. Alvarado.  
 L. Alvarado, J. Alvarado, P. Alvarado, M. Alvarado.  
 L. Alvarado, L. Alvarado, L. Alvarado, L. Alvarado.  
 J. Alvarado, J. Alvarado, J. Alvarado, J. Alvarado.  
 M. Alvarado, L. Alvarado, J. Alvarado, J. Alvarado.

*Soto mantenerse aún a flote, sujeto a su improvisado salvavidas, recorriendo los mares australes a merced de las corrientes marinas que siguen allí incansables su ronda secular.*

Chile entero vivió momentos de angustia ante esta catástrofe que venía a ensombrecer la victoria de pocos días antes. Pero eran los años en que la aviación progresaba sólo a costa de nuevos mártires. El *Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo*, al día siguiente del accidente, le envió al *Comandante Merino* el siguiente radio oficial:

*“Chillán, 8 de febrero de 1930 - 14.15 horas. Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la Aviación y al felicitarlo por su escapada, formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte al espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que quede en funciones la Línea Aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago PUNTO Como medida preventiva, ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio, pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en esa, proyecto que deseo Ud. traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuanto antes PUNTO Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos. C. IBÁÑEZ C.*

El Gobierno del *General Ibáñez* comprendió los sacrificios del *Comandante Merino* y de su gente, aquilató el alto sentido del deber de la Aviación Militar y en premio a tanto esfuerzo y heroísmo, hi-

*Pergamino entregado el 1º de septiembre de 1930 al Comandante de Grupo Don Arturo Merino Benítez con motivo de su ascenso, por el personal civil de la Subsecretaría de Aviación.*

## Por el año treinta fue la Fuerza Aérea, conjunción gloriosa de tierra y de mar.

(21-III-1930)

zo realidad el sueño de su Jefe de fusionar los servicios de Aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y Marina. En efecto, *por Decreto Supremo 1167* fue creada la Sub Secretaría de Aviación, constituyendo a la Fuerza Aérea como organización independiente de la Defensa Nacional.

Centenar y medio de oficiales del Ejército y de la Armada fueron los iniciadores de la nueva Institución. *Merino* fue nombrado *Primer Subsecretario de Aviación*. De *Teniente Coronel de Artillería* pasó a *Comandante de Escuadrilla* y en *Septiembre de 1930* ascendió a *Comandante de Grupo*.

Sucesos políticos lo alejaron de la Jefatura de la Aviación a fines de 1931, siendo reincorporado posteriormente con el título de *Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional*; tres meses después fue designado *Comodoro del Aire*. Su nombramiento de *General de Brigada Aérea*, de acuerdo a la nueva designación que tomó el grado de Comodoro, lo recibió recién el 11 de septiembre de 1964.

En 1952 fue nombrado nuevamente para dirigir los servicios de Línea Aérea Nacional. No había perdido su energía y dinamismo y tan pronto se hizo cargo del puesto llevó a cabo un plan destinado a uniformar el material de vuelo que se componía de diferentes tipos de aviones norteamericanos y europeos. Una de sus

principales intervenciones fue la colocación de una Orden de Compra por tres cuadrimotores Douglas DC-6 B, aviones que se recibieron cuando él ya había hecho entrega del cargo y que sirvieron a sus sucesores para planear vuelos directos a Arica, Magallanes e Isla de Pascua y proyectar los servicios a Miami, con escalas en Lima y en Panamá.

Otra de sus preocupaciones fue mejorar la red de aeródromos a lo largo del país iniciando trabajos de prolongación, afirmado y pavimentación de diferentes pistas en las que aterrizarían posteriormente los aviones recién adquiridos. Ordenó vuelos diarios a Punta Arenas, con escala en Balmaceda, incluso los domingos. Se reanudaron los vuelos a Puerto Montt con aterrizajes en Concepción, Valdivia y Osorno; a Temuco con descensos en Concepción, Angol y Victoria y finalmente, a Los Angeles y Chillán. Quedaron así, las zonas central y sur cubiertas por una extensa red de rutas aéreas, afianzando el prestigio de LAN por la regularidad de sus itinerarios, seguridad y comodidad de los aviones en servicio.

Este enorme esfuerzo desplegado por disposición expresa del activo *Comodoro Merino*, se extendió luego a Maullín, Ancud, Castro, Futaleufú y Alto Palena, con material *D.H. 104 Dove* basado en Puerto Montt. Más al sur destacó material de vuelo con la misión de volar a Coyhaique, Colonia, Cochrane, Fachinal y Chile Chico. Los Servicios Regionales inaugurados en 1945, durante la Presidencia LAN del *General Rafael Sáenz Salazar*, fueron aumentados quedando unidas por las alas de Línea Aérea: *Porvenir-Puerto Natales-Manantiales— Springhill-Bahía Felipe-San Sebastián y Caleta Josefina*, además del vuelo trisemanal entre *Punta Arenas y Río Gallegos*. Trató, por todos los medios, de estimular y de proteger a los sufridos habitantes de zonas aisladas, esforzados chilenos tan dignos de ayuda.

En su mensaje ante el Congreso el 21 de mayo de 1931, el *Presidente de la República, General Don Carlos Ibáñez del Campo* pudo decir con orgullo a la ciudadanía las

siguientes palabras que resumen la titánica labor de *Merino Benítez* y de su gente:

*“En marzo del año pasado fue creada la Subsecretaría de Aviación dependiente del Ministerio del Interior. Este nuevo organismo dio dirección única a las actividades aeronáuticas del país con efectivo progreso para la Fuerza Aérea y la aviación comercial que viene formándose con elementos nacionales al amparo, por ahora, de la Aviación de Guerra.*

*“La organización dada a este importante servicio, significa aumento en su eficiencia y economía en su mantenimiento. Con ella nuestra aviación adquirió una organización moderna que sólo los países más avanzados en esta materia han podido alcanzar, asegurando en buena forma el control de las actividades aeronáuticas, el desarrollo conveniente de estas mismas y la mejor defensa del aire patrio.*

*“Fue instalada una fábrica de aviones sin que esto irrogara al Estado gastos extraordinarios.\**

*“La habilitación de los puertos aéreos en Arica y Santiago avanza de acuerdo con los recursos que el país puede destinar a estos servicios.*

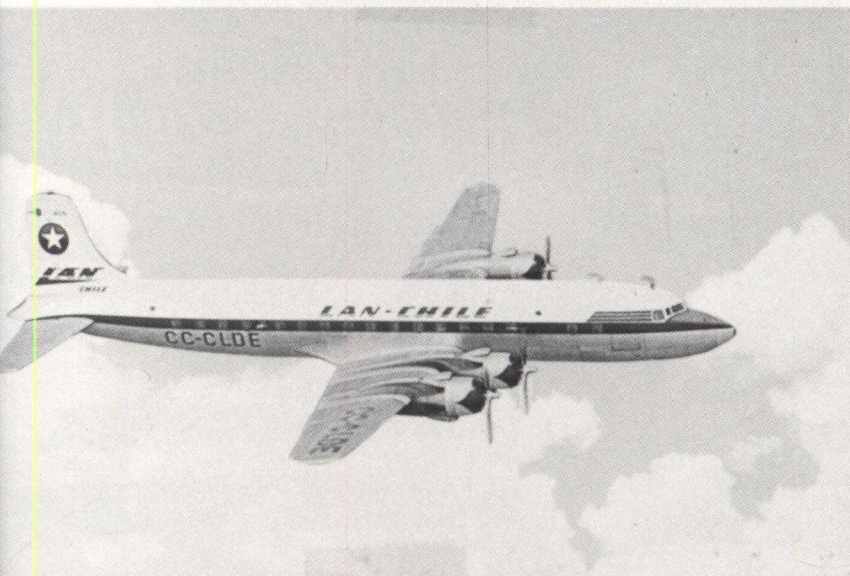
*“Las comunicaciones aéreas que eliminan en forma eficaz las dificultades del territorio, deberán unir, dentro de poco, los más alejados puntos del país. A este efecto se instalan estaciones indispensables entre Puerto Montt y Magallanes y se efectúan continuas exploraciones en regiones hasta hoy desconocidas.*

*“La Línea Aérea Nacional transportó entre Santiago y Arica 7.902 kgs. de correspondencia y 5.185 pasajeros con un recorrido de 722.000 kilómetros en 6.163 horas de vuelo con término de regularidad en sus itinerarios de 96% y en forma más económica para el erario nacional que ninguna otra línea aérea del mundo.*

\* El ilustre benefactor de la aviación civil chilena, Don Daniel Guggenheim, donó al Gobierno de Chile, la cantidad de US\$ 500.000 con el objeto de contribuir al proyecto de desarrollo de la aviación en el país.



*El Comodoro Merino, junto a su Gerente Técnico Adalberto Fernández Ferreira, a bordo de un Douglas DC 6 B. A la extrema derecha aparece José Yñesta, Gerente Comercial de LAN.*



*Tres Douglas DC 6 B. adquirió el Comodoro, lo que hizo posible a sus sucesores extender las rutas LAN hasta USA e Isla de Pascua.*



*“La instrucción y disciplina de nuestra Fuerza Aérea ha progresado en forma por demás satisfactoria y sus Unidades de Guerra han desarrollado sus programas de instrucción, alcanzando una actividad de vuelo de 12.658 horas, con sólo tres accidentes fatales, lo que representa uno por cada 4.219 horas de vuelo.*

*“Se han efectuado ejercicios de cooperación con las fuerzas del Ejército y la Armada en forma más completa que el año anterior.*

*“La organización del Gabinete de levantamiento aerofotogramétrico, en combinación con el Instituto Geográfico Militar, ha permitido iniciar este sistema de levantamiento que apresurará el de la carta del país en plazo más breve y con menores gastos que los exigidos por el sistema terrestre actualmente en uso.*

*“Dos compañías extranjeras, la Panagra (USA) y la Aeropostal (Francesa), mantienen líneas comerciales a través del territorio.*

*“Cuenta ya la aviación con estaciones radiotelegráficas de onda corta y larga entre Arica y Puerto Montt y con una red de aeródromos y campos de aterrizaje de emergencia que facilitan grandemente el desarrollo de los transportes aéreos.*

*“Falta aún montar en forma moderna la Maestranza Central de Aviación.*

*“El Gobierno, dentro de las posibilidades económicas, continuará impulsando el desarrollo de la aviación que es un elemento de progreso general y de gran eficiencia para la defensa del territorio, especialmente en nuestro país donde faltan todavía buenos medios de comunicación.”*

Administraciones posteriores, alegando razones económicas, sin comprender la importancia de esos Servicios Regionales establecidos por LAN, los suspendieron a principios de la década del sesenta sin vislumbrar los problemas fronterizos que sobrevendrían tiempo después.

*Arturo Merino Benítez fundador de LAN, delante de un Havilland Moth, primer avión usado por LAN en 1929.*



*El Comodoro en una alocución patriótica al pie del monumento ecuestre al General Don Manuel Baquedano (13 de enero de 1960), de quien era un admirador.*

dieron a principios de la década del sesenta sin vislumbrar los problemas fronterizos que sobrevendrían tiempo después.

Es innegable la importancia que ha tenido para el desarrollo del país, el haber conectado sus extremos con la capital por medio del transporte aéreo, importancia no sólo comercial sino también de cohesión político-administrativa.

La visión del Comodoro Merino Benítez, lo hizo ver, antes de que muchos países pensarán en contar con Líneas Aéreas propias o Fuerzas Aéreas altamente eficientes, como es la nuestra, que por la conformación de nuestra geografía, que más nos separa que nos une, era indispensable enlazar por medio de la aviación las ciudades a lo largo de tan diferentes latitudes.

Intuyó que era necesario aumentar más el lazo de chilenidad que hoy une al azapeño agrícola y pescador, al salitrero de Tarapacá, al minero copiapino, al huaso de la zona central, al chilote marinerero, al ganadero magallánico y al orero (\*) del Sur del Beagle y así lo hizo.

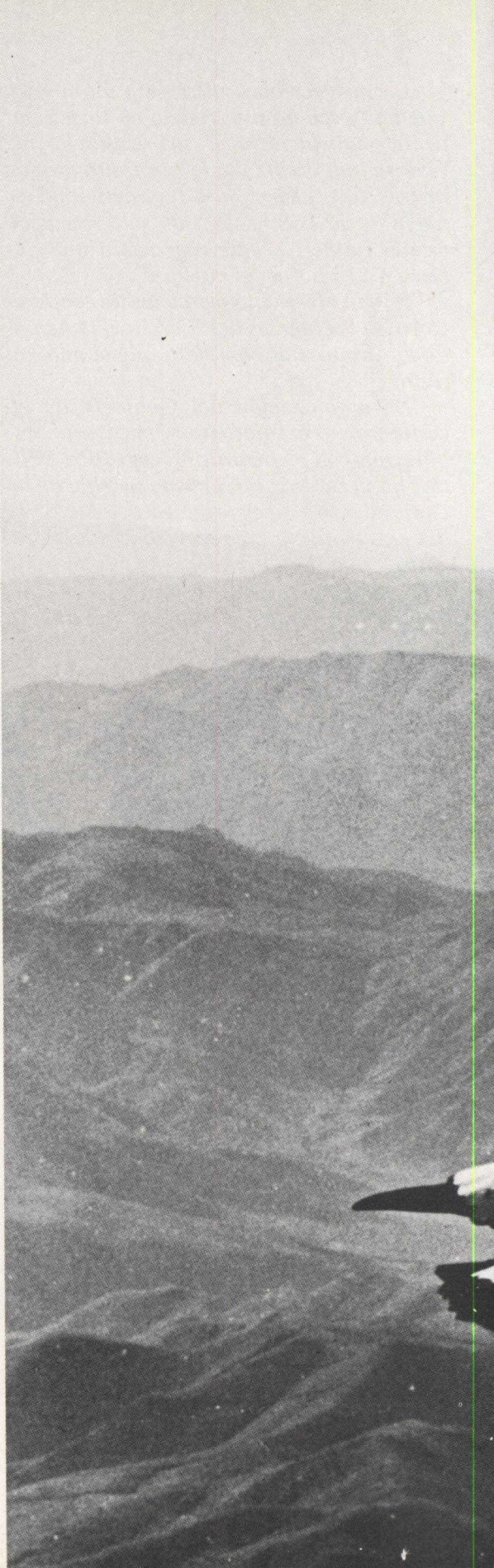
La imagen del padre de nuestra aviación moderna aún está demasiado cerca, lo que no permite a la ciudadanía mirar con la debida perspectiva los alcances que tuvo su fecunda labor en bien del país. Ya vendrá el reconocimiento de Chile entero, que aunque tarde, siempre llega.

Hombre superior  
es aquel que puede ver  
más lejos  
que los demás  
y es capaz de abrazar  
una gran causa.

¿Podría haber una definición que calce más al *Comodoro Arturo Merino Benítez*?

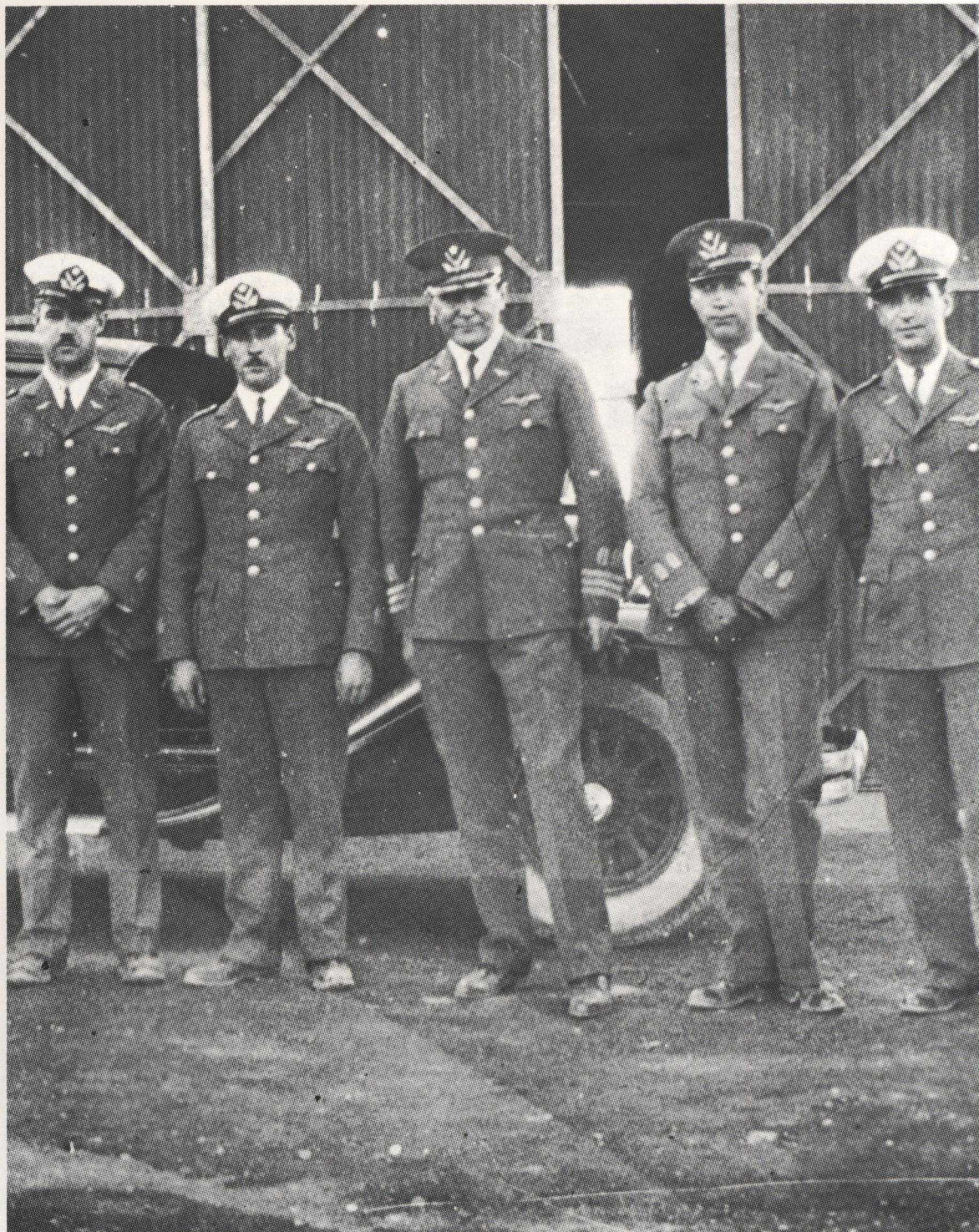
Nuestro país busca heroicamente su destino en medio de un mundo atormentado: la juventud, que es su futuro, debe ver en este líder de la acción y del espíritu, un ejemplo que seguir, hasta alcanzar la grandeza y la felicidad que esta maravillosa patria se merece.

(\*) Orero: buscador de oro.









*El Comandante de Grupo don Arturo Merino Benítez, con el primer uniforme azul de la Fuerza Aérea Nacional.*

*Las insignias de grado consistían en dos alas plegadas, bordadas en hilo de oro sobre paño azul aéreo, colocadas en la bocamanga; su número aumentaba según el grado.*

*Tan original combinación tuvo su origen en el deseo del Comandante Merino de no imitar ni al Ejército ni a la Marina, en ninguna de sus creaciones.*

# La Fuerza Aérea de Chile



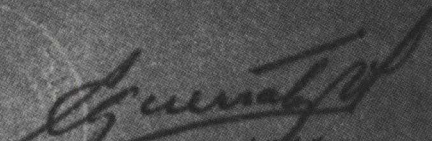
Al

Comodoro del Aire

Dn. Arturo Merino Benítez,

en el 40º Aniversario de su creación  
como  
Institución Independiente  
en la  
Defensa Nacional.

Santiago, 21 de Marzo de 1970

  
Carlos Guerraty Villalobos  
General del Aire  
Comandante en Jefe

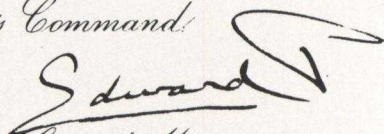
George R.I.

**George the Fifth** by the Grace of God of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, King, Defender of the Faith, Emperor of India, and Sovereign of the Most Excellent Order of the British Empire to Colonel Arturo Benitez Merino **Greeting**

Whereas We have thought fit to nominate and appoint you to be an Honorary Commander of the Civil Division of Our said Most Excellent Order of the British Empire We do by these presents grant unto you the Dignity of an Honorary Commander of Our said Order and hereby authorise you to have hold and enjoy the said Dignity and Rank of an Honorary Commander of Our aforesaid Order together with all and singular the privileges thereunto belonging or appertaining.

Given at Our Court at Saint James under Our Sign Manual and the Seal of Our said Order, this Twenty second day of February 1931 in the Twenty first year of Our Reign

By the Sovereign's Command:

  
Grand Master.

Grant of the dignity of an Honorary Commander of the Civil Division of the Order of the British Empire to Colonel Arturo Benitez Merino.

Diploma correspondiente a la Condecoración de "Comandante Honorario de la Orden del Imperio Británico", otorgada al Comandante Merino con fecha 22 de febrero de 1931. Está firmado por el Rey Jorge V y por el Príncipe de Gales, quien ocuparía el trono como Eduardo VIII.

IM NAMEN DES  
DEUTSCHEN  
REICHES

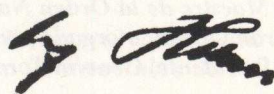
VERLEIHE ICH

DEM PRÄSIDENTEN DER  
CHILENISCHEN FLUGVERKEHRSLINIEN  
OBERST A. D.

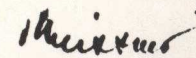
DON ARTURO  
MERINO BENITEZ

DAS VERDIENSTKREUZ  
DES ORDENS VOM DEUTSCHEN  
ADLER  
ERSTE STUFE

BERLIN DEN 20. JANUAR 1938  
DER DEUTSCHE REICHSKANZLER

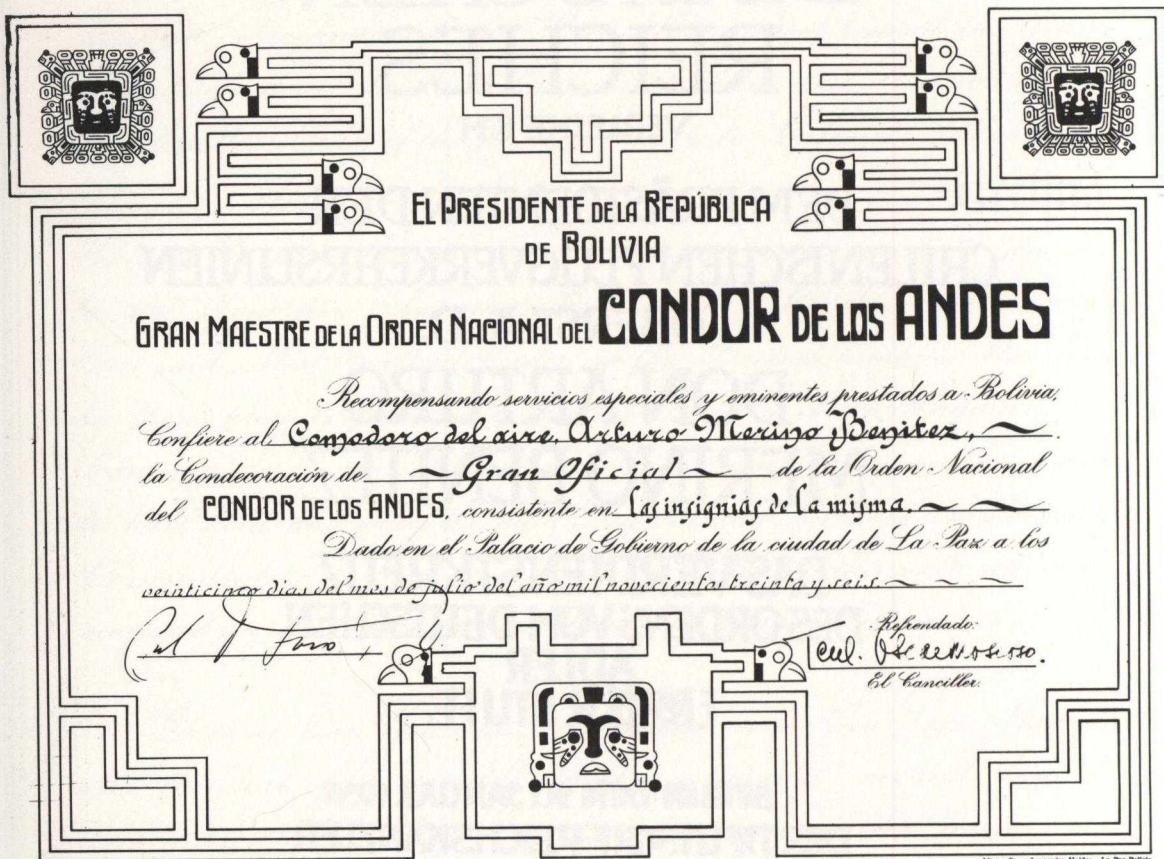


BERGHEIM DER ORDENSKANZLEI



SEKRETÄR  
STAATSMINISTER

Pergamino correspondiente a la Condecoración de la Orden del Aguila Alemana, otorgada al insigne aviador el 20 de enero de 1938 por el Gobierno del III Reich.



Condecoración de Gran Maestro de la Orden Nacional del Cóndor de los Andes, conferida al Comodoro del Aire en el grado de Gran Oficial, otorgada por el Presidente de la República de Bolivia el 25 de julio de 1936. Lleva la firma del Presidente, General Toro y del Coronel Oscar Moscoso, Canciller de la República del Altiplano.



ORDRE NATIONAL DE LA LÉGIION D'HONNEUR



HONNEUR

PATRIE

Le Grand Chancelier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur  
certifie que, par Décret du Neuf Octobre mil neuf cent vingt-neuf

Le Président de la République Française  
a conféré à M. le Lieutenant Colonel Arturo Merino

Directeur de l'Aviation, au Ministère de la Guerre du Chili  
la Décoration de Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'honneur.

Fait à Paris, le 24 Octobre 1929.

N<sup>o</sup>, mille et cinquante, 26<sup>e</sup>. 42.151

Le Chef du 1<sup>er</sup> Bureau,

*J. Lemaire*

*J. M. M. M.*

Orden Nacional de la Legión de Honor de la República de Francia conferida al Teniente Coronel Don Arturo Merino, Director de la Aviación Militar, con fecha 24 de octubre de 1929.

Magallanes, 12 de Febrero de 1930.

Nº 103. Visto lo acordado por la Hon. Junta de Alcaldes de Magallanes en su sesión de fecha 27 de Enero ppdo., con ocasión del arribo del avión J 6, comandado por el señor Director de los Servicios Aéreos, Teniente Coronel, don Arturo Merino Benitez y Capitán, don Alfredo Fuentes Martínez, quienes en una jornada memorable han cubierto la distancia que separa a Puerto Montt de Magallanes; y, considerando que el acuerdo de la Hon. Junta interpreta el sentir unánime de la población ante el acto realizado con olvido de sí mismos en medio de todos los peligros y que él constituye un esfuerzo y un sacrificio en bien exclusivo del progreso de la rejión,

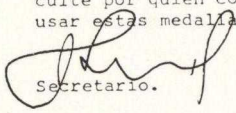
DECRETO:

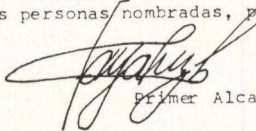
Concedense en nombre del pueblo de Magallanes, a las personas que mas adelante se indican, las siguientes medallas:

- 1.) Al Teniente Coronel, don Arturo Merino Benitez, medalla de oro con el escudo de Magallanes, broche de oro y cinta azul;
- 2.) Al Capitán don Alfredo Fuentes Martinez, medalla de oro con el escudo de Magallanes, broche de oro y cinta azul;
- 3.) Al Ingeniero don Fritz Reiche, medalla de oro con el escudo de Magallanes, broche de oro y cinta azul;
- 4.) Al Sargento 1º don Luis Soto, al Sargento 2º don Alfredo Moreno y al Cabo 1º don Uldaricio Espinoza, medalla de oro con la efigie de Hernando de Magallanes y cinta azul.

Todas estas medallas llevarán en el reverso una inscripción como constancia de ser otorgadas por la I. Municipalidad de Magallanes, el nombre de la persona a quien se otorga, fecha 27 de Enero de 1930.

Anótese, comuníquese y publíquese y hagense las tramitaciones correspondientes ante el S. Gobierno a fin de que se faculte por quien corresponda, a las personas nombradas, para usar estas medallas.

  
Secretario.

  
Primer Alcalde

*Documento por el cual se concede medalla de oro a los tripulantes del Junkers R 42 N° 6 a raíz del heroico vuelo que unió, por primera vez a Magallanes con el centro de la República. El Decreto está firmado en Punta Arenas y fue acordado por la Junta de Alcaldes de Magallanes en sesión del 27 de enero de 1930.*





## Línea Aero-Postal Santiago-Arica

### Acta de Inauguración

En "El Bosque", a cinco días del mes de Marzo de mil novecientos veintinueve, yo **CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO**, General de Brigada y Presidente de la República, ante mis Ministros de Estado, y demás Funcionarios que firman esta Acta, declaro inaugurada oficialmente la línea Aero-Postal Santiago-Arica.

*Carlos Ibañez del Campo*

Presidente de la República

*C. Fróden*  
Ministro de Guerra

*Bartolomé Blanche*

*Arturo Merino Benítez*

Director de Aviación

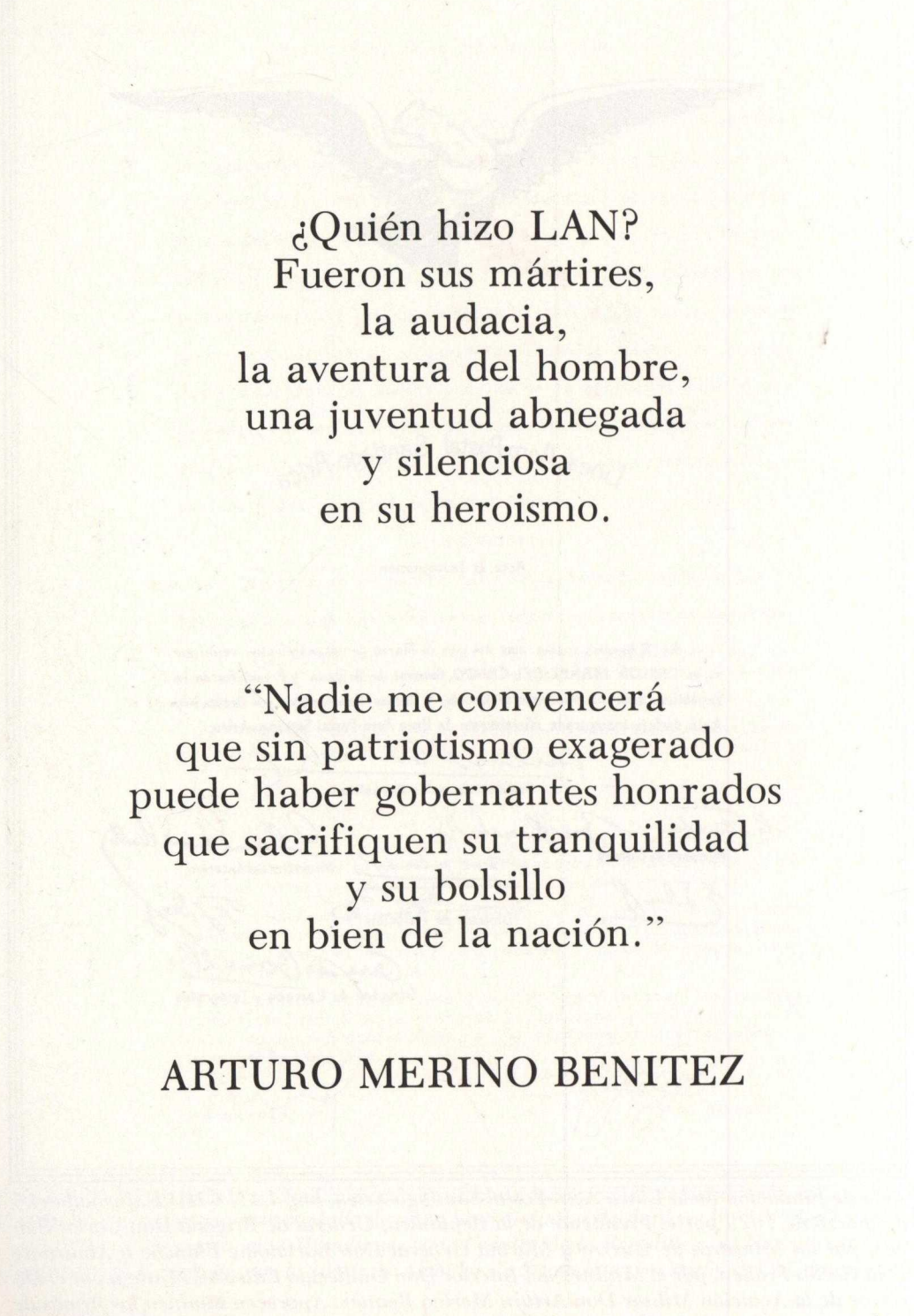
*Guillermo Edwards Matte*  
Ministro del Interior

*Ernesto Silva Román*

*Francisco Javier Díaz*

*Enrique Ovalle Castillo*  
Director de Correos y Telégrafos

Acta de fundación de la Línea Aero-Postal Santiago-Arica, hoy LAN CHILE, firmada el 5 de marzo de 1929 por el Presidente de la República, General de Brigada Don Carlos Ibañez, por los Ministros de Guerra y Marina General Don Bartolomé Blanche y Almirante Don Carlos Fróden, por el Ministro del Interior Don Guillermo Edwards Matte y por el Director de la Aviación Militar Don Arturo Merino Benítez. Aparecen también las firmas de Don Ernesto Silva Román, del General Francisco Javier Díaz y del Director de Correos y Telégrafos, don Enrique Ovalle Castillo.



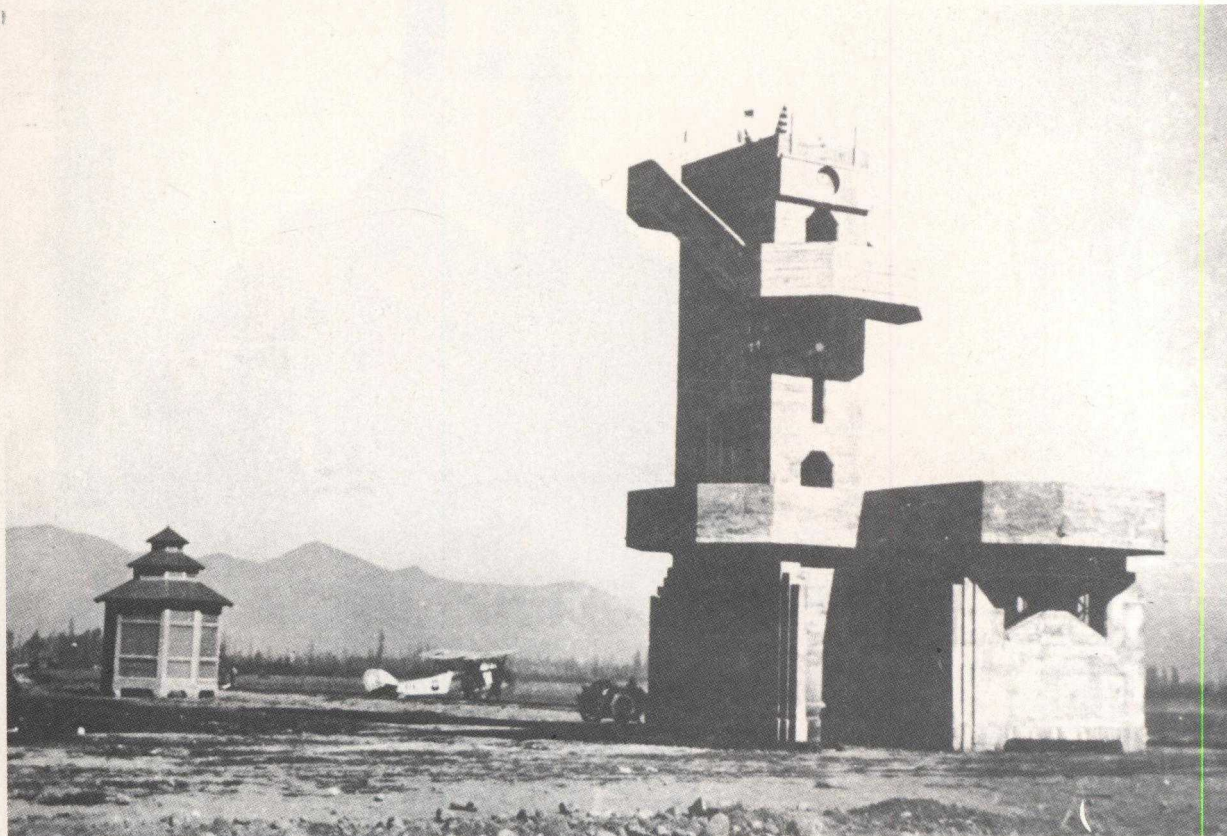
¿Quién hizo LAN?  
Fueron sus mártires,  
la audacia,  
la aventura del hombre,  
una juventud abnegada  
y silenciosa  
en su heroísmo.

“Nadie me convencerá  
que sin patriotismo exagerado  
puede haber gobernantes honrados  
que sacrifiquen su tranquilidad  
y su bolsillo  
en bien de la nación.”

ARTURO MERINO BENITEZ

*Cuadro al óleo del artista Miguel Venegas Cifuentes, pintado en 1970 y que se encuentra ubicado actualmente, en la Sala de Directores de LAN-CHILE, en Santiago.*

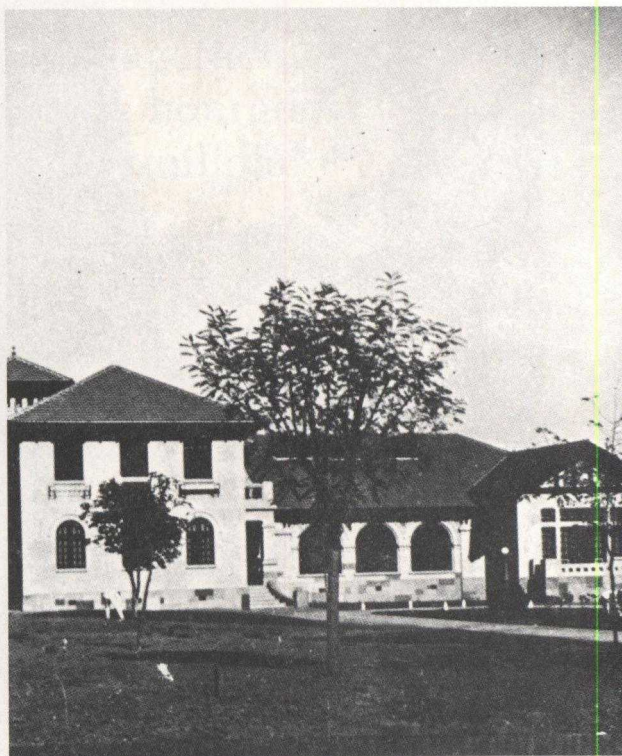




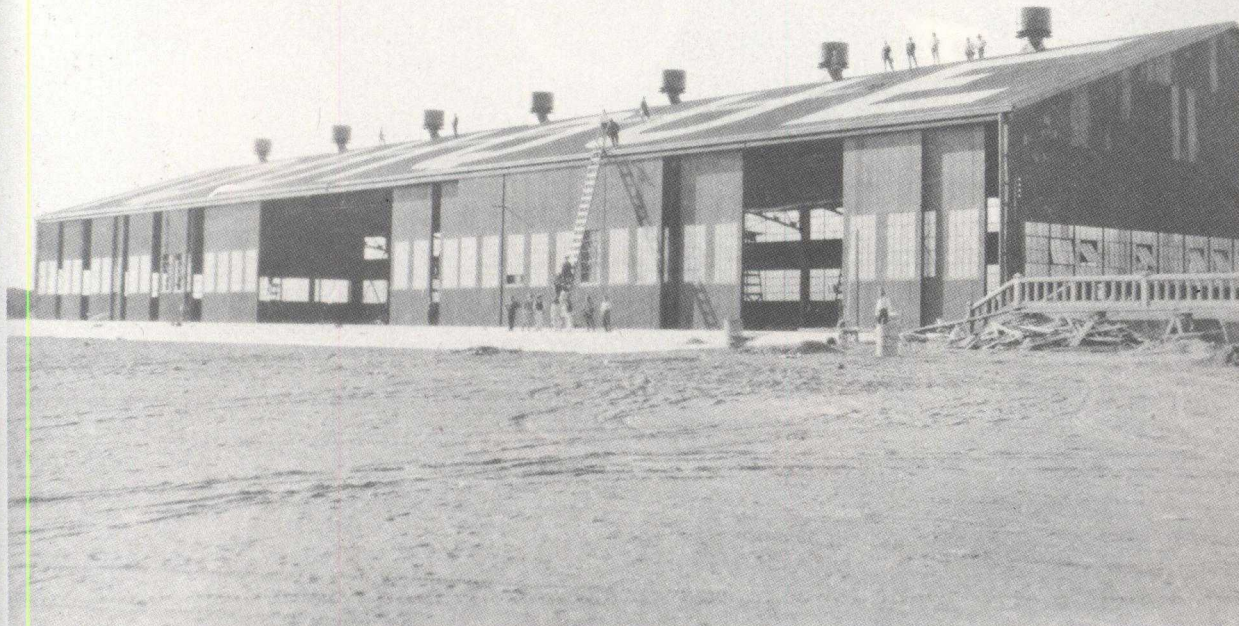
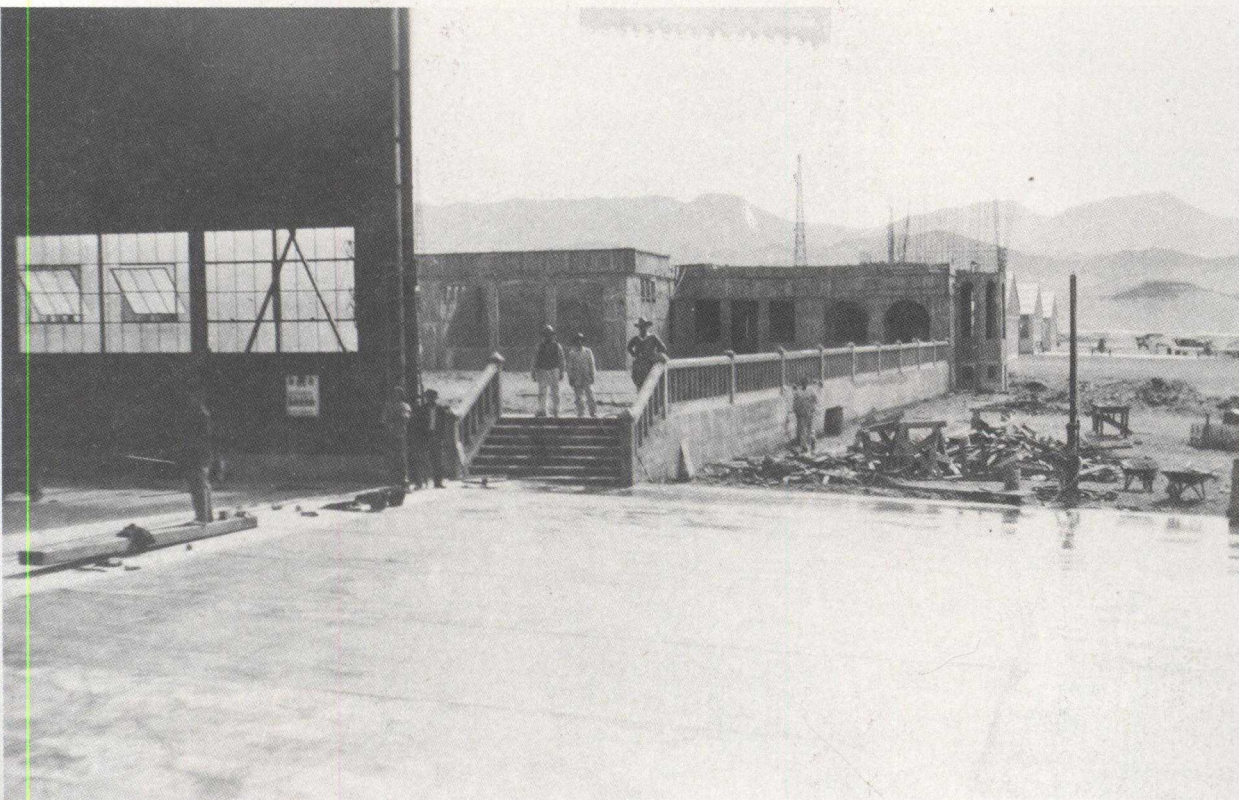
*Torre de Control en El Bosque (1930)*



*El Bosque. Construcciones recién terminadas bajo la atenta inspección del Comandante Merino.*



*Vista de la Escuela de Aviación y de la Maestranza en construcción.*



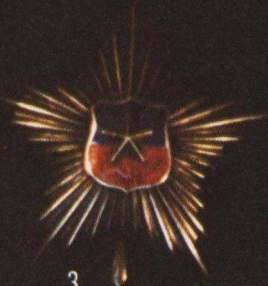
*Hangares e instalaciones en Los Cóndores (Iquique), en plena construcción. Igual actividad se apreciaba en Puerto Montt y Temuco.*



1



2



3



7



8



12



13



14

Los Sub-Oficiales  
de la Escuela de  
a su digno Com  
El Coronel  
Don  
Arborea  
2 de



4



5



9



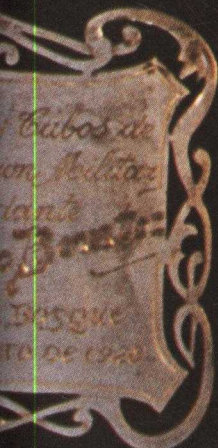
6



10



11



16



17

*Comunicación del Albacea del COMODORO MERINO al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don César Ruiz Danyau: enviándole las condecoraciones, insignias, medallas y espada, en cumplimiento al acuerdo tomado por sus hijos MERINO OSSA Y MERINO NUÑEZ.*

General del Aire  
Señor César Ruiz D.  
Comandante en Jefe de la  
Fuerza Aérea de Chile  
Presente

*Santiago 15 marzo de 1971*

Mi estimado General y amigo:

En carta dirigida a esa Comandancia con fecha 23 de junio de 1970, tenía el agrado de comunicar el acuerdo de los hijos del General Señor Arturo Merino Benítez en el sentido de donar a la Institución por él fundada, las condecoraciones, medallas y sable que le pertenecieron.

El documento correspondiente, con la firma de los hijos Merino Ossa y Merino Núñez, se encuentra protocolizado en la Notaría Jaime García Palazuelos con fecha 2 de junio de 1970 bajo Registro 5 Fs. 55 v.

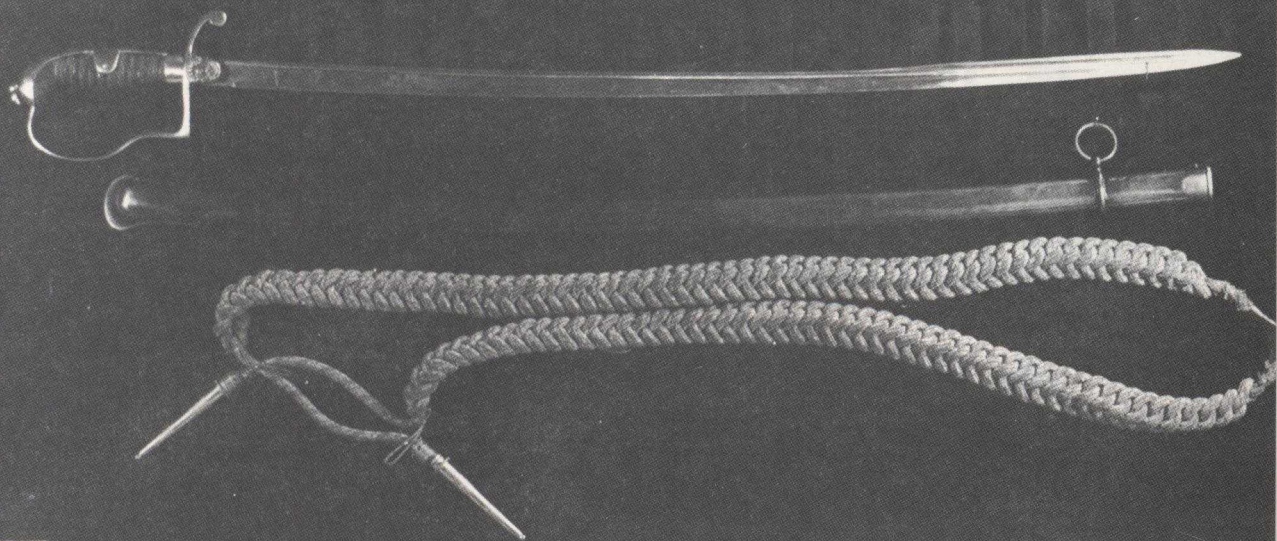
Junto con esta carta hago entrega de lo siguiente:

Sable con empuñadura y escudo chileno en bronce, con vaina de metal con una argolla y hoja con inscripción en letra gótica EISENHAUER.

Cordón de Ayudante trenzado de hilo dorado con sus dos puntas metálicas.

- 6) Condecoración del Imperio Británico (CBE), con cinta morada.
- 5) Condecoración de la República Francesa. Legión de Honor con cinta roja, cinta para solapa y otra para uniforme.
- 7) Condecoración de la República de Bolivia, esmaltada en azul - Cóndor de los Andes.
- 1) Condecoración del III Reich con cruz blanca y cuatro águilas doradas y cinta roja, blanca y negra.
- 8) Medalla de oro con bronce y cóndor del mismo metal y cinta roja. La medalla tiene la siguiente inscripción "La Fach a su creador e insigne Primer Comandante en Jefe. 1930-1970)". (Oro 14 k).
- 4) Medalla de oro con el escudo de la ciudad de Punta Arenas con la siguiente inscripción: La Municipalidad de Magallanes al Comandante Sr. Arturo Merino Benítez. 1er. Raid de Aviación P. Montt - Magallanes. 27.I.1930.
- 17) Medalla de oro, calada con resto de cadena (4 eslabones) que dice: 25 Aniversario LAN 1929 - 5 de marzo - 1954. En el reverso dice: Al General Dn. Arturo Merino Benítez. Creador y organizador de la LAN. Al centro dice "Chile".
- 13) Medalla con escudo chileno esmaltado en colores, que dice: "Círculo de Veteranos del 79 y Oficiales en Retiro". En el reverso dice: "Nº 1. 21.III.67 Gral. del Aire Arturo Merino B.
- 12) Medalla igual a la anterior Nº 9 pero en metal blanco sin inscripción.
- 11) Medalla de socio Honorario Club Fach con escudo chileno esmaltado, metal blanco. En el reverso dice: "El Club de la Fuerza Aérea al Señor General Arturo Merino B."
- 3) Estrella de metal blanco con el escudo chileno esmaltado en colores. (20 años).
- 14) Insignia de solapa del Club Aéreo de Chile Nº 1 con el nombre del General.
- 16) Insignia de solapa de oro, millonario del aire con el nombre del Gral. Merino.





*Sable con empuñadura de bronce con escudo chileno, vaina de metal con argolla y hoja con inscripción en letra gótica "EISENHAUER" y cordón dorado de ayudante, con dos puntas metálicas.*

10) Medalla dorada de LAN 20º Aniversario con el nombre del Gral. Merino.

2) Insignia de solapa esmaltada en dorado, rojo y negro con dos cañones cruzados y la inscripción Santa Bárbara.

9) Miniaturas de las siguientes condecoraciones, con sus respectivas cintas, para traje de etiqueta:

Legión de Honor

Imperio Británico

20 años de Servicios

15) Plaquita de plata obsequiada al Cdte. Merino por los Suboficiales y Cabos. 2.8.1928.

La entrega oficial, según lo conversado con el General Basoalto, se efectuará en El Bosque, el 21 del pte. mes.

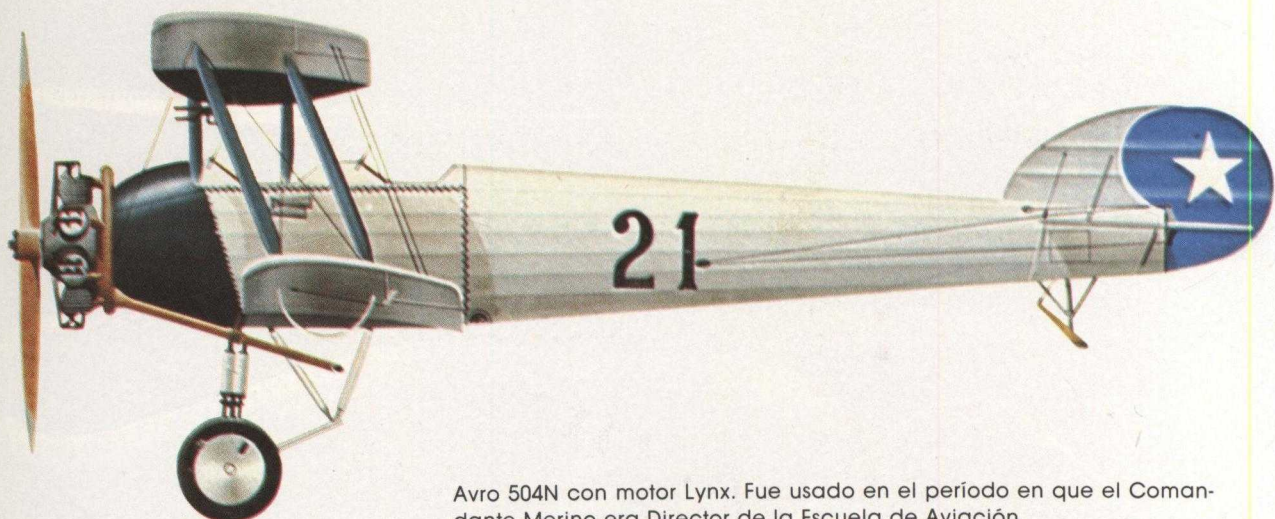
Actuarán en dicha ceremonia en representación de los hermanos, los Señores Arturo Merino Ossa y Tte. de la Fach don Pedro Hernán Merino Núñez.

Sin otro particular, saluda muy atentamente al Señor General Comandante en Jefe.

Alfonso Cuadrado Merino  
Albacea del Gral. Merino B.

*La donación se encuentra actualmente en el Museo Aeronáutico de la Fuerza Aérea de Chile (Quinta Normal), en una hermosa vitrina de caoba ordenada por el General de Brigada Aérea don Carlos Toro-Mazotte G.*

Nota: El número de cada columna corresponde a la distribución de las medallas de la página anterior (108-109).



Avro 504N con motor Lynx. Fue usado en el período en que el Comandante Merino era Director de la Escuela de Aviación.



Bristol, Modelo 83. En un avión de este tipo aprendió a volar el Comandante Arturo Merino Benítez cuando se desempeñaba como Director del Establecimiento.



De Havilland MOTH GIPSY. Fue el primer aparato con que Línea Aérea Nacional inició sus actividades. En este modelo el Comandante Merino completó su instrucción primaria.

(Ilustración Mario Román.)

MANUALES TÉCNICOS LABOR

---

# NAVEGACIÓN AÉREA

POR

JOSÉ M.<sup>A</sup> AYMAT

Comandante de E. M., Piloto y Observador de Aeroplano  
Jefe de Escuadra

Director de la Escuela de Observadores de Aviación militar

---

Con un Prólogo  
del Teniente Coronel

D. EMILIO HERRERA

---

141 figuras, 3 láminas  
y numerosos gráficos



BARCELONA - BUENOS AIRES  
EDITORIAL LABOR, S. A.

1928

*Portada del libro de navegación aérea en que el Comandante Merino aprendió a desplazarse en su avión desde Tacna al Estrecho de Magallanes.*

*Este volumen fue obsequiado, al autor de este libro, por el insigne aviador en 1942.*

# TORNEO MILITAR DE ESGRIMA



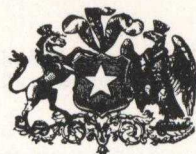
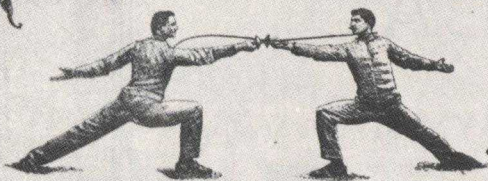
El Jurado confiere este diploma  
 con medalla de plata al señor Teniente 1.<sup>o</sup>  
 D. ARTURO MERINO B. como tercer premio de  
 sable obtenido en el Concurso de esta fecha.

Santiago de Chile, Septiembre 23 de 1911.

*Julio Padilla*  
 Presidente del Jurado

*Enrique Calderón*  
 Secretario

*Ramón Latorre*  
 Inspector de Armas



## ESCUELA MILITAR

Hallándose vacante el puesto de Brigadier Mayor de la 2a. compañía  
 he venido en conferirlo al cadete ARTURO MERINO

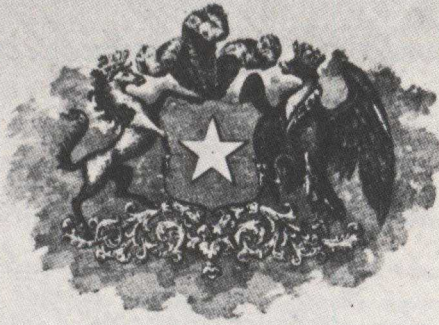
Por tanto ordeno se le reconozca por tal Brigadier Mayor de la 2a. compañía  
 para lo que le hago expedir el presente nombramiento.

Dado en Santiago, a ocho días del mes de Febrero de mil novecientos siete

*Robt. Barahona*  
 COMANDANTE

# ASCENSO A TENIENTE 2º (ARTILLERÍA)

Ejército de línea



## El Presidente de la República de Chile

Por cuanto se halla vacante un empleo de  
Teniente 2º de Ejército en el arma de Artillería  
he venido en conferirle al Cadete  
don Arturo Merino Benitez

que cumple con los requisitos exigidos por la ley de ascensos de  
23 de setiembre de 1890

Por tanto ordeno que se hayan i reconozcan  
por tal Teniente 2º de Ejército, para lo que  
le hice expedir el presente despacho, firmado de mi mano,  
signado con el sello de Gobierno i refrendado por el  
Ministro de Estado en el departamento de Guerra, del  
que se tomará razón en las oficinas respectivas.

Dado en Santiago a trece días del mes de Febrero  
de mil novecientos ocho

*R. de O. Mery*

*Belisario Prats B*

Su Excelencia confiere el empleo de Teniente 2º  
de Ejército en el arma de Artillería al  
Cadete don Arturo Merino Benitez.

El Presidente de la República de Chile

Por cuanto se halla vacante el empleo de  
Teniente 1º de Ejército en el arma de Artillería  
he venido en conferirlo al Teniente 2º  
don Arturo Marina Boneter

que cumple con los requisitos exigidos por la ley de ascensos de  
23 de Setiembre de 1890

Por tanto, ordeno que le hayan i reconozcan  
por tal Teniente primero de Ejército, para lo que  
ordeno que se expidiese el presente despacho, firmado de mi ma-  
no, signado con el sello de Gobierno i refrendado por el Ministro  
de Estado en el Departamento de Guerra, del que se tomara i  
razon en las oficinas respectivas.

Dado en Santiago, a Treinta dias del mes de Febrero  
de mil novecientos diez.

Pedro Montt

Tribunal de Cuentas

Tomado razon

Santiago 17 de Febrero de 1910.

N. Kuster

*[Signature]*

M. Enriquez

Dirección del Tesoro

Anulado a fo 82 del  
Libro de Estudios N.º I

Santiago 18 de Febrero de 1910

M. Enriquez

Cumplase i anótese

Santiago 17 de Febrero de 1910

José Antonio Larrae

*[Signature]*

Departamento del Personal

Anulado a fo N.º 483  
del Libro de Títulos del Depto. del  
Personal del Ministerio de Guerra

M. Enriquez

El Presidente de la Republica de Chile

Por cuanto, se halla vacante el empleo de

Capitan de Ejercito en el arma de Artilleria  
he venido en conferirle al Teniente 1.<sup>o</sup>  
don Arturo Merino Benitez.

que cumple con los requisitos exigidos por la ley de ascensos de 23 de Setiembre de 1890

Por tanto, ordeno que lo hayan i reconozcan  
por tal Capitan de Ejercito, para lo que  
ordene que se expidiese el presente despacho, firmado de mi ma-  
no, signado con el sello de Gobierno i refrendado por el Ministro  
de Estado en el Departamento de Guerra, del que se tomara  
raxon en las oficinas respectivas.

Dado en Santiago, a veintiseis dias del mes de Febrero  
de mil novecientos trece años.

Jorge Mattel

Panulles

Tribunal de Cuentas

Tomado raxon

Santiago, 27 de Feb. de 1913.

Estrella

Direccion del Tesoro

Anotado a fs 104 del

Libro de Libros N.º 1

Santiago, 28 de Febrero de 1913.

Harris

Cumplase i apotese

Santiago, 28 de febrero 1913

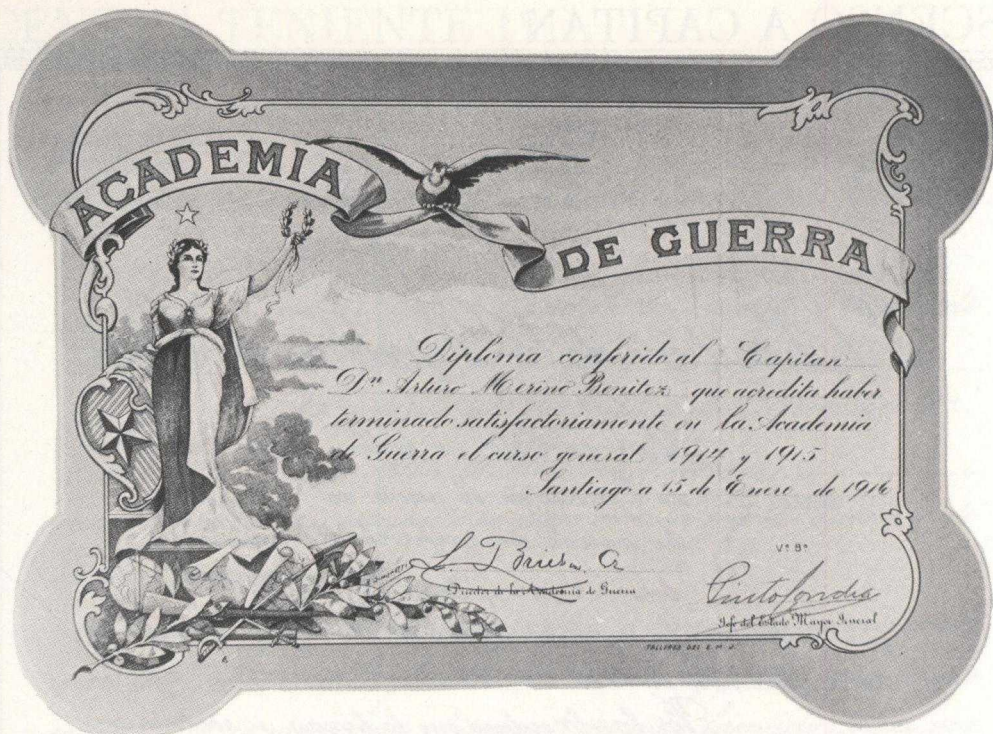
Is. Armstrong

Departamento del Personal

Anotado a fs N.º 492

del Libro de Fichas del Depto del

Personal del Ministerio de Guerra  
J. Domingos Maizquez



Diploma de la Academia de Guerra correspondiente al Curso General 1914 y 1915. El diploma del curso especial 1916, seguido por el Comandante Merino, lleva fecha 15 de enero de 1917 y está firmado por el Director de la Academia de Guerra, D. Luis Briebe y por el Jefe del Estado Mayor General D. Aristides Pinto Concha.



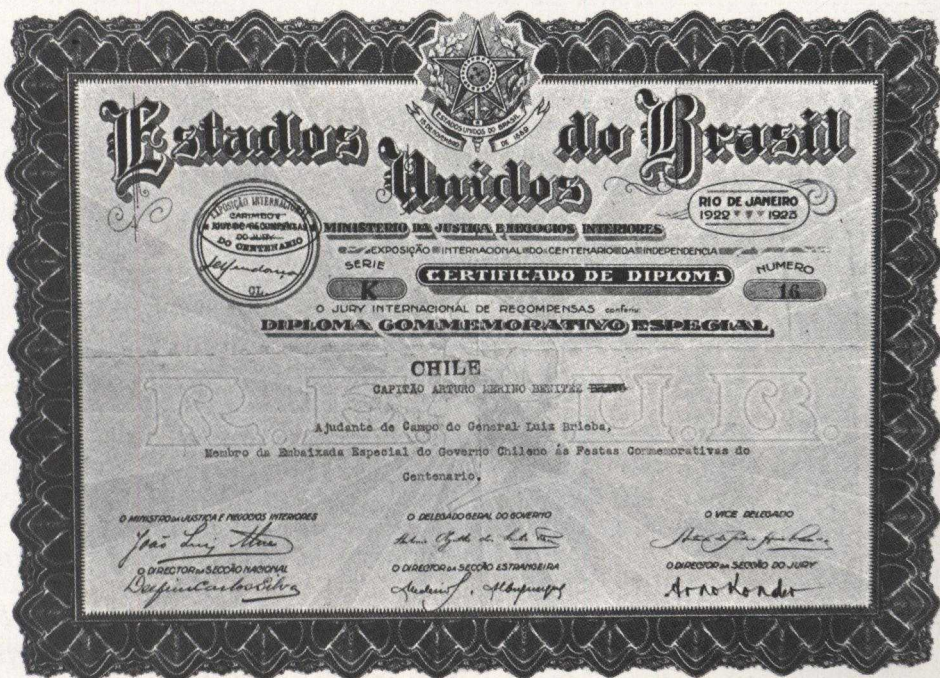
Academia de Guerra 1914-1915. Al centro, el Director coronel D. Luis Briebe. Extrema derecha abajo, el Capitán Arturo Merino.



# PILOTO MILITAR DE GUERRA (4-VI-1928)



Firman el histórico documento el Presidente de la República, General D. Carlos Ibáñez del Campo y el Ministro de la Guerra D. Bartolomé Blanche.



Diploma conmemorativo especial al Capitán D. Arturo Merino Benítez, otorgado por la República del Brasil con motivo de su asistencia como ayudante del General Luis Brieba a las fiestas del Centenario de la Independencia de dicha nación (1922-1923).

# PAGINA DE HONOR

## OFICIALES MUERTOS EN ACTOS DEL SERVICIO

N.º de Orden	GRADO	NOMBRES	UNIDAD	FECHA			Lugar del accidente
				D	M	A	
1	Teniente . . . . .	Sr. Francisco Mery Aguirre.	Escuela de Aviación	1	I	1914	El Bosque
2	» . . . . .	» Alejandro Bello Silva . .	» » »	9	III	1914	Perdido
3	» . . . . .	» Tucapel Ponce Arellano	» » »	7	IV	1915	Molina
4	» 2.º Marina	» Pedro N. Luco Cristhie.	» » »	18	X	1916	El Bosque
5	Guardia Marina	» Julio Villagrán Cádiz . .	» » »	24	VIII	1920	Mejillones
6	» »	» Guillermo Zañartu Iri-goyen . . . . .	» » »	3	III	1921	El Bosque
7	Teniente . . . . .	» Marcial Espejo Pando .	» » »	3	III	1921	El Bosque
8	» . . . . .	» Julio Illanes Basaure . .	» » »	16	I	1922	El Bosque
9	» . . . . .	» Alfredo Bravo Romero.	» » »	5	VI	1922	El Bosque
10	» . . . . .	» Carlos Yávar Toro . . . .	» » »	11	XII	1922	El Bosque
11	» . . . . .	» Enrique Mujica Barbé.	» » »	15	XII	1925	Antofagasta
12	Piloto 1.º . . . . .	» Agustín Alcayaga Jor-quera . . . . .	Base Naval Quintero	25	V	1926	Valparaíso
13	Teniente . . . . .	» Juan Castro Encina . . .	Escuela de Aviación	15	XI	1926	Cisterna
14	» . . . . .	» Javier Ibáñez Vásquez.	» » »	15	XI	1926	Cisterna
15	Capitán . . . . .	» Roberto Ewing Lazarte.	» » »	9	V	1927	El Bosque
16	Teniente . . . . .	» Francisco Vial Larrain.	» » »	15	VI	1927	Caleu Cerro «El Roble»
17	» . . . . .	» Carlos Fox Stevens . . . .	» » »	8	IX	1928	El Bosque
18	» . . . . .	» Augusto Paravich Wahlen . . . . .	» » »	16	X	1928	El Bosque
19	» . . . . .	» Julio Fuentealba Bou-giard . . . . .	Línea Aérea Nacional	17	III	1929	S. E. Est. «Varillas» Antofagasta
20	Ingeniero . . . . .	» Alfonso Moraga Ramos.	Base Naval Quintero	3	X	1929	Quintero
21	Sub-Teniente . . .	» Carlos Schell Gubert . .	Escuela de Aviación	18	XI	1929	El Bosque
22	Teniente . . . . .	» Aníbal Vidal Silva . . . .	Escuadrilla Anfibios . .	23	I	1930	Isla «Sta. Elena»
23	Capitán . . . . .	» Alfredo Fuentes Martí-nez . . . . .	Comdte. Esc. Bomb .	7	II	1930	Agua Fresca Magallanes
24	Alférez . . . . .	» Jorge Lathrop Zavala . .	Grupo Aviación N.º 1	25	VII	1930	«Los Cóndores» Iquique
25	Alférez . . . . .	» Héctor Hidalgo Steven-son . . . . .	Escuela de Aviación	1.º	X	1930	El Bosque
26	Alférez	» Raul Rodríguez Salas	» » »	10	X	1930	El Bosque
27	Teniente 2.º	Carlos Collao Garmona.	Línea Aérea Nacional	2	IV	1931	Chillán

...de unos muchachos valerosos  
que quisieron vencer las dificultades,  
los peligros y la muerte



*El Capitán Roberto EWING Lazarte (al centro), que pereciera el 9 de mayo de 1927 al estrellarse en El Bosque junto al Conscripto Andrés Arredondo (foto tomada en 1922). Lo acompañan sus compañeros Julio Maldonado Otto y Carlos Yávar.*



*Plancha de bronce colocada por el Comandante Merino y comitiva en la cumbre del Cerro El Roble, ocho meses después del trágico accidente.*



*Teniente Francisco Vial Larrain que falleciera junto con el mecánico Cabo R. Cáceres al estrellarse su avión en la cumbre del Cerro El Roble, el 15 de junio de 1927. Esta fotografía del joven aviador militar, estuvo siempre en el escritorio del Comodoro Merino.*



*El Comandante Merino y las personas que el 28 de febrero de 1928, ascendieron a la cumbre del cerro El Roble para depositar una placa de bronce en el sitio del accidente, en recuerdo del Teniente Francisco Vial y del Cabo R. Cáceres.*

*De pie (izq. a derecha) Niño; Rafael Sáenz Salazar; Emilio Larraín Ortúzar; NN; Arturo Merino Benítez; Julio Bocaz Bocaz; Juan del Villar Araya; Guillermo Rodríguez Ramírez; Roberto Costabal García Huidobro; NN; Clodomiro Figueroa.*



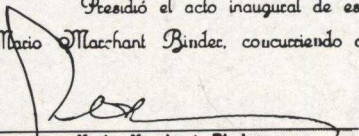
En Puerto Montt, a trece días del mes de Febrero de mil novecientos cincuenta y tres, se inauguró oficialmente el Servicio Regional de Operaciones a Maullín - Ancud - Castro - Alto Palena y Futaleufú de la "Línea Aérea Nacional".

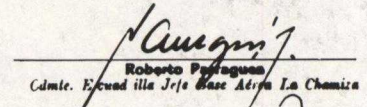
Su planificación y realización fue de la responsabilidad del Gerente Técnico de Operaciones de la LAN, Comandante de Grupo (R) Don Marcial Arredondo Lille.

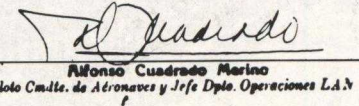
Estuvo presente en representación personal del fundador y actual Vice Presidente Ejecutivo de la "Línea Aérea Nacional" General de Brigada Aérea (R) Don Arturo Marino Benitez, el Jefe del Dpto. de Operaciones de esta Empresa, Piloto Cmde. de Aviones Don Alfonso Cuadrado Merino.

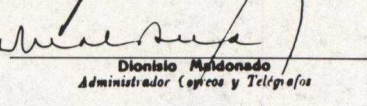
A esta fecha es Agente Comercial de la LAN en esta ciudad, Don Alberto Arriagada García y Jefe del Servicio Regional de Operaciones el Piloto Don Luis Araya González.

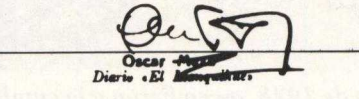
Presidió el acto inaugural de estos nuevos servicios el Intendente de la Provincia, Don Mario Marchant Binder, concurriendo además las siguientes autoridades:

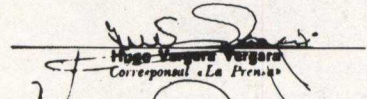
  
 Mario Marchant Binder  
 Intendente de la Provincia

  
 Roberto Portogues  
 Cmde. Escuadrilla Jefe Base Aérea La Chacra

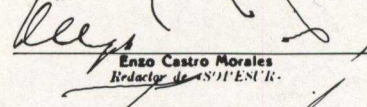
  
 Alfonso Cuadrado Merino  
 Piloto Cmde. de Aviones y Jefe Dpto. Operaciones LAN

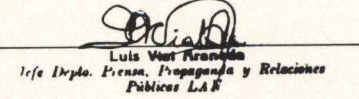
  
 Dionisio Maldonado  
 Administrador Copros y Telégrafos

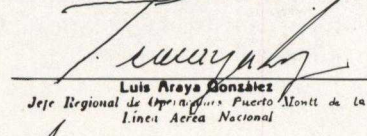
  
 Oscar Rojas  
 Diario "El Manquehue"

  
 Hugo Vargas  
 Corresponsal "La Prensa"

  
 René Salinas Palacios  
 Director C.D. 101 Radio Llanquihue

  
 Enzo Castro Morales  
 Redactor de "SOPENC"

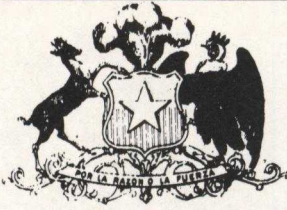
  
 Luis Vial Fernández  
 Jefe Dpto. Prensa, Propaganda y Relaciones Públicas LAN

  
 Luis Araya González  
 Jefe Regional de Operaciones Puerto Montt de la Línea Aérea Nacional

  
 Alberto Arriagada García  
 Agente Comercial en Puerto Montt de la LAN

En la segunda Presidencia del Comodoro Merino en LAN Chile, se crearon los Servicios Regionales de Puerto Montt y de Balmaceda (1953). En 1945 había sido establecido el Servicio Regional de Magallanes.

# ASCENSO A TENIENTE CORONEL



El Presidente de la Republica de Chile

Por cuanto, se halla vacante el empleo de Teniente-Coronel de Ejército, en el arma de Artillería he venido en conferirlo al Señor don Arturo Ibáñez Benítez que cumple con los requisitos exigidos por la Ley de ascensos de 20 de Febrero de 1925

Por tanto, ordeno que le hayan i reconocan por tal Teniente-Coronel de Ejército para lo que ordeno que se expidiese el presente despacho, firmado de mi mano, signado con el sello de Gobierno i refrendado por el Ministro de Estado en el Departamento de Guerra del que se tomará razon en las oficinas respectivas. Dado en Santiago a veintinueve días del mes de Diciembre de mil novecientos veintiseis.

E. F. y

J. J. y

Tribunal de Cuentas

Tomado razon en Santiago a 3 de Enero de 1927

J. J. y

Cumplase i anótase

Santiago, 14 de J de 1927

Dirección del Casero

Anulado a fjs. 205 del Libro de ...

J. J. y

Departamento del Personal

Anulado a fjs. N.º 505 del Libro de ... del Departamento del Personal del Ministerio de Guerra.

J. J. y

J. J. y



*El Presidente de la Republica*

Por cuanto se halla vacante el empleo de Comandante de Escuadrilla en la Fuerza Aerea Nacional he venido en conferirle al Teniente Coronel don Arturo Merino Benitez que cumple con los requisitos exigidos por la Ley de Ascensos en vigencia.

Por tanto ordeno que le hayan y reconozcan por tal Comandante de Escuadrilla en la Fuerza Aerea Nacional, para lo que ordenese expedirse el presente despacho, firmado de mi mano, signado con el sello de Gobierno y refrendado por el Ministro de Estado en el Departamento respectivo y del que se tomara razon en las oficinas que corresponda.

Dado en Santiago de Chile, a once dias del mes de Julio de mil novecientos treinta



*J. Jorjany*

*Manuel*

*Paulo Merino*



ASCENSO A COMANDANTE DE GRUPO (1° DE SEPTIEMBRE DE 1930)



*El Presidente de la Republica*

*Por cuanto se halla vacante el empleo de Comandante de Grupo en la Fuerza Aérea Nacional he venido en conferirle al Comandante de Escuadrilla don Arturo Merino Benítez que cumple con los requisitos exigidos por la Ley de Ascensos en vigencia.*

*Por tanto ordeno que le hayan y reconozcan por tal Comandante de Grupo en la Fuerza Aérea Nacional, para lo que ordeno se expidiese el presente despacho, firmado de mi mano, signado con el sello de Gobierno y refrendado por el Ministro de Estado en el Departamento respectivo y del que se tomará razón en las oficinas que corresponda.*

*Dado en Santiago de Chile, a un día del mes de Septiembre de mil novecientos treinta.*

*L. Zañartu*  
*Arturo Merino Benítez*      *C. Aravena*





# El Presidente de la Republica

Por cuanto se halla vacante el empleo de Comodoro del Aire en la Fuerza Aérea Nacional he venido en conferirlo al Comandante de Grupo don Arturo Merino Benítez que cumple con los requisitos exigidos por la Ley de Ascensos en vigencia.

Por tanto ordeno que se hayan y reconozcan por tal Comodoro del Aire en la Fuerza Aérea Nacional, para lo que ordené se expidiese el presente despacho, firmado de mi mano, signado con el sello de Gobierno y refrendado por el Ministro de Estado en el Departamento respectivo y del que se tomará razón en las oficinas que corresponda.

Dado en Santiago de Chile, a tres días del mes de Septiembre de mil novecientos treinta y dos

Carlos D. Kaula

Jedubjuf



## AGUILAS BLANCAS

Símbolo azul de quienes abrazaron durante una vida, una mística de superación, rinde en esta oportunidad, su homenaje emocionado a quien fuera el visionario creador de la Fuerza Aérea de Chile.

*General del Aire*

**ARTURO MERINO BENITEZ**

con el respeto y la admiración  
de siempre en sus 80 años de  
fructífero existir.

*Los descendientes del  
Comodoro Don Arturo  
Merino Benitez, entregan  
esta custodia de "Aguilas  
Blancas" el Homenaje  
que lucieran a su  
Predecesor  
17 de Mayo de 1968*

*Santiago, 17 de Mayo de 1968*



# El personal de la Posta Santiago

Dedica este recuerdo en el día de su onomástico al Sr.

*Arturo Merino Benitez,*

*Presidente de la Línea Aérea Nacional.*

*1.º de Septiembre de 1936.*

El personal de la Posta Santiago (Los Cerrillos) de la Línea Aérea Nacional, al Presidente del Consejo, don Arturo Merino en el día de su onomástico (1-IX-1936).



## Curso Militar del Año 1913

A su Instructor de Artillería General del Aire Don

*Arturo Merino Benitez,*

lo declara Alférez del Curso porque siempre ha asistido a sus aniversarios.

*Nos predicó con el ejemplo, disciplina y personalidad.*

*Santiago, 16 de Abril de 1970.*

*[Signature]*  
PRESIDENTE

*[Signature]*  
VICE-PRESIDENTE

*[Signature]*  
TESORERO

*[Signature]*  
SECRETARIO

Nos predicó con el ejemplo, disciplina y personalidad. (16 de abril de 1970.)

Alférez fundador del regimiento de Artillería Simbólico Sta. Bárbara. (4 de diciembre de 1959.)



**REGIMIENTO DE ARTILLERIA SIMBOLICO  
"SANTA BARBARA"**

**H I J O N A**

**D**e acuerdo con la resolución del Comando y Plana Mayor del Regimiento, otórgase el título de Alférez Fundador al Sr. General

Don **ARTURO MERINO BENITEZ**

*[Signature]*  
ALFÉREZ AYUDANTE

*[Signature]*  
ALFÉREZ COMANDANTE

Santiago, 4 de Diciembre de 1959



**ALFÉREZ HONORARIO**

**REGIMIENTO DE ARTILLERIA SIMBOLICO  
"SANTA BARBARA"**

**H I J O N A**

Don *Arturo Merino Benitez*

*[Signature]*  
ALFÉREZ AYUDANTE

*[Signature]*  
ALFÉREZ COMANDANTE

Santiago, 4 de diciembre de 1964

Alférez honorario del Regimiento Artillería Simbólico Sta. Bárbara. (4 de diciembre de 1964.)

## Sepultados restos del Gral. Arturo Merino Benítez

En la tarde de ayer fueron sepultados los restos del ex-Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Arturo Merino Benítez en el mausoleo que la familia posee en el Cementerio General.

Los restos que fueron velados en el Salón de Honor de la Escuela de Aviación "Capitán Ávalos", poco después del mediodía fueron trasladados a la Catedral Metropolitana en donde se ofició una misa de requiem a cargo del Vicario General Castrense, Francisco Gillmore Sotck.

Poco antes de las 16 horas, el cortejo inició su marcha al camposanto en donde la Escuela de Aviación completa con Banda y Estandarte, al mando del Subdirector, Comandante de Grupo Hans Bostelmann; los Estandartes y Abanderados del Ala de Mantenimiento y Ala de Abastecimiento, Grupo de Aviación N° 7 y 10, rindieron los honores de ordenanza.

Cuando el cortejo avanzaba por la Avenida La Paz sobrevoló

la columna una formación de 15 aviones Mentor.

En la necrópolis usaron de la palabra, entre otros oradores, el Comandante en Jefe de la FACH, subrogante, General de Aviación, Joaquín García Suárez, quien puso de relieve la fecunda labor cumplida por el extinto en favor de la rama aérea de la Defensa Nacional de la que fue su creador bajo la administración del General Don Carlos Ibañez del Campo (1927) y su intervención en los primeros pasos de la aviación comercial, hoy Línea Aérea Nacional (LAN).

En los momentos de inhumarse los restos ejecutó las descargas de fusilería una Compañía del Regimiento de Artillería Antiaérea, mientras cruzaban el cielo en rauda vuelo seis aviones Hauker Hunter.



La Nación (4 de Mayo, 1970)



Con la scomparsa del fondatore della Línea Aerea Nazionale LAN-CHILE, Comodoro Arturo Merino Benítez, le Forze Armate cilene perdono uno dei suoi più significativi valori. Uomo di forte personalità, dal brillantissimo passato militare, egli è stato uno dei primi visionari che abbia avuto l'Aviazione del Cile. Il Comodoro Merino Benítez s'è spento all'età di 82 anni, lasciando in un grave lutto, sia l'Aeronautica Militare che l'Aviazione Civile e commerciale cilene.

Giornale D'Italia

## Don Arturo Merino Benítez

El distinguido aviador que hasta ayer paseara por el centro de Santiago sus 82 años con arrogancia y simpatía, ha dejado de existir.

Pareciera que hubiera esperado el que tres instituciones por él formadas, cumplieran 40 años de existencia, para dejarlos para siempre.

Estuvo presente en 1968, en el aeródromo de Tobalaba, cuando el Club celebró el 40avo aniversario colocando en un panel los nombres de todos los presidentes que desde 1928 han regido sus destinos. El primer nombre era el del comandante Arturo Merino, su creador y cuya insignia N° 1 conservaba con especial cariño.

El 5 de marzo del año pasado la presidencia de LAN CHILE celebró también los 40 años de fructífera labor de bien público. Fue invitado de honor, en aquella ocasión, su ilustre fundador que en 1929 organizara los primeros vuelos comerciales entre Santiago y Arica en los débiles monomotores Gipsy Moth, con el concurso entusiasta de un pequeño grupo de valerosos pilotos y de sacrificados mecánicos, muchos de los cuales aún viven y que lo ha-

ían objeto de demostraciones de admiración y simpatía.

Al año siguiente hace preparar un trimotor Junkers y es el primero en unir por el aire, en un vuelo lleno de aventuras, la capital de la República con la aislada zona de Magallanes. La Municipalidad de Magallanes lo condecoró con una hermosa medalla de oro. Ambos extremos de la patria, quedaban unidos por las alas militares.

Ultimamente, el 22 de marzo de este año, en la Base de El Bosque, había recibido de manos de S. E. el Presidente de la República, otra medalla con la siguiente inscripción que no necesita mayores comentarios: "Al insigne creador y Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, 1930-1970".

Su tercera creación había cumplido también su cuarentavo aniversario.

Las alas de Chile, tanto las militares, comerciales y deportivas, hoy están de duelo por el hombre visionario y de acción que hizo realidad la existencia de las tres organizaciones que forman la sólida base en que descansan los cielos de su Patria, que tanto amó.

## General (R) Arturo Merino Benítez

### Su fallecimiento

Falleció en Santiago de Chile, a los 72 años de edad, el general (en situación de retiro) Arturo Merino Benítez, uno de los pioneros de la Fuerza Aérea de Chile y su primer comandante en jefe.

Los méritos castrenses y personales del militar desaparecido, puestos de relieve en forma encomiable durante su extensa actividad, le convirtieron en una de las figuras señeras de las Fuerzas Armadas del vecino país.

Fue el fundador de la línea aérea nacional chilena LAN CHILE, y en su juventud dirigió una intensa campaña dentro de las esferas oficiales con la que consiguió que la Fuerza Aérea pasara a ser una institución separada del ejército, al crearse en 1932 la Subsecretaría de Aviación.

Su desaparición constituye una sensible pérdida para la aeronáutica militar, así como también para la aviación civil y comercial de Chile.

El fallecimiento del general Merino Benítez ocurrió como consecuencia de una trombosis cerebral.

## Chilean air pioneer dead

AIR Commodore Arturo Merino Benítez, who has died in Chile, was one of the pioneers of Chilean aviation. He played an outstanding role for many years in the progress of his country's military, civil and commercial aviation.

The deceased was founder of Línea Aérea Nacional-Lan Chile.

Buenos Aires Herald



Mit dem Ableben des Gründers der Línea Aerea Nacional - LAN Chile - Kommodore Arturo Merino Benítez, ist ein Pionier der chilenischen Luftfahrt dahingegangen, der eine fruchtbare und erfolgreiche Arbeit im Dienste der Seilkräfte seines Landes sowie der chilenischen Zivilluftfahrt geleistet hat.

El Mercurio (4 de Mayo, 1970)

La Prensa (Buenos Aires)

Argentinisches Tageblatt

# Diego Barros Ortiz

## HOJAS DE UN VIEJO CALENDARIO

Tenía perfil de medallón y como fuera esmaltado sobre metal noble, perdurará ARTURO MERINO BENITEZ, General del Aire, más allá de los cierzos de los inviernos, de los fuegos de los veranos, muchos años aún, porque su paso impresionó huellas perdurables sobre el camino.

Cuando ingresé a las filas de nuestra aviación era el Comodoro Merino, aún sin los galones, realmente un Comodoro del Aire. Sopló el viento de los años con dureza sobre todos nosotros, nieve y grietas sobre los Cóndores de ayer y sus riscos inaccesibles desde la Escuadrilla de las Águilas Blancas hasta esa otra, que se confunde con la aurora, el sábado 2 de mayo de este 1970 continuaba siendo el mismo Comodoro del Aire, con idéntico perfil, como un buen vino mejorado en los años, con su genio y su tremenda estatura espiritual.

Fue realmente un creador y a semejanza de los antiguos capitanes extremeños creó, mientras caminaba, organismos e instituciones al igual que los otros que edificaron pueblos y construyeron razas.

Tengo en mis manos algunas hojas del viejo calendario con su santoral y sus recuerdos. Releo en una: "Nació la Fuerza Aérea"; en otra, "La Línea Aérea Nacional es una realidad". Las hojas dan solamente citas y fechas, pero como viví personalmente esos acontecimientos, estoy con ellos y reconozco a su creador con admiración y cariño.

Veníamos de Los Cóndores en Iquique a sumar nuestra fuerza, más que eso aún, a poner nuestra bizzarra inquietud veinteañera bajo su mando y su rebeldía. La patria vivía momentos inciertos. El Comodoro se había alzado como protesta y quería que sus aladas huestes le acompañaran en su gesta. Y es así como finalmente despegamos de El Bosque rumbo al Norte en esa aventura que se llamó con cierta ironía La Fuga de los Cisnes y a la cual posteriormente se le dieron ribetes románticos.

En Ovalle la bruma y, más que la bruma, la mano de Dios, detuvo nuestro vuelo y en la densa penumbra de esa mañana lejana, nuestras alas quedaron enredadas en las mallas de una niebla densa e impenetrable. El Comodoro emergía de la niebla como una torre, rodeado por algunos de sus capitanes de medallón, al menos así le mirábamos nosotros, cachorros de aeronautas, y aun cuando caímos prisioneros por la celada de la niebla, nos reconfortaba el sabernos unidos con él por el mismo infortunio.

Dos semanas más tarde, aún prisioneros, preguntó el fiscal, un pundonoroso General de Caballería, al dar término al interrogatorio de rigor:

—Teniente, ¿tiene algo más que agregar?

Y todos, uno por uno dimos, sin vacilación, con voz respetuosa y serena, esta respuesta de otra edad:

—"Mi general, si mi Comodoro Merino nos volviera a pedir que le siguiéramos, le volveríamos a seguir."

Tiembla en mis manos otra hoja del calendario. Desde la lejana Punta Arenas venía el Junkers 6 zamarrea-

do por los temporales y los vientos, bajo un cielo y sobre un mar siempre en beligerancia. El ave de metal venía herida y entre las luces de la tempestad y sobre las olas encrespadas posó su cuerpo enfermo, a la manera de un albatros herido. Desde su vientre emergieron las siluetas del Capitán Alfredo Fuentes, de Luis Soto, de Alfredo Moreno, el mismo que recién se recuperaba de un gravísimo accidente en Collipulli en un avión piloteado por mi hermano el Capitán Mario Barros, el mecánico Uldaricio Espinoza y el técnico Reitze. El Comandante Merino era el jefe de la aeronave. No diré la epopeya de esos centauros cediéndose un lugar en la pequeña balsa de goma, mientras el hidroavión se sumergía. La entereza y la generosidad no sólo fueron los únicos atributos. Para ello fortalece releer las páginas de la admirable historia de la Aviación de mi camarada Flores, como asimismo la minuciosa y viva relación que del hecho nos hace Rodolfo Martínez Ugarte. En síntesis, desde el Comodoro Merino hasta el soldado Espinoza eran cada uno en sí, semejantes a esos legendarios capitanes de mar que no podían sobrevivir a la agonía de su nave.

Allá por los años 30 cayó abatido en "suprema sed de cielo", mi camarada el Sub-Teniente Shell. Yo volaba mis primeras horas de piloto y cuando mi amigo cayó rendido en su avión con el mismo vaivén de una hoja en la tormenta, sufrí un terrible impacto; era el primero en morir en nuestro curso, sus 20 años eran nuestros 20 años, sus sueños fueron nuestros sueños. Por él se escribió "Camaradas", versos que nos repetían "Camarada en la vida y en la muerte, camaradas". Era una congoja encerrada en un verso simple. Uno de los nuestros, tocado por la tristeza de las palabras, se apresuró a mostrárselos al Comodoro Merino. Estaba por nacer la Fuerza Aérea. Era un maravilloso alumbramiento de alas y hélices unidos en un solo haz. Me dijo el Comodoro: "Búsquenos, Teniente, un músico para ellos. Será el himno de la nueva Fuerza Aérea."

"Con las alas enarcadas en su primera sed de cielo, Dejaremos, camaradas, uno a uno la legión..."

El Comodoro Merino se fue de la legión, penetró en la otra, en esa inmortal escuadrilla de la aurora que reúne, que concentra más allá de los horizontes de la muerte, el vuelo eterno y silencioso de los que, con o sin uniforme, profesionales o aficionados, llevaron sobre las espaldas o las alas de Icaro o las de Alasino, con sentimiento de Espacio, con ambición de Cielo.

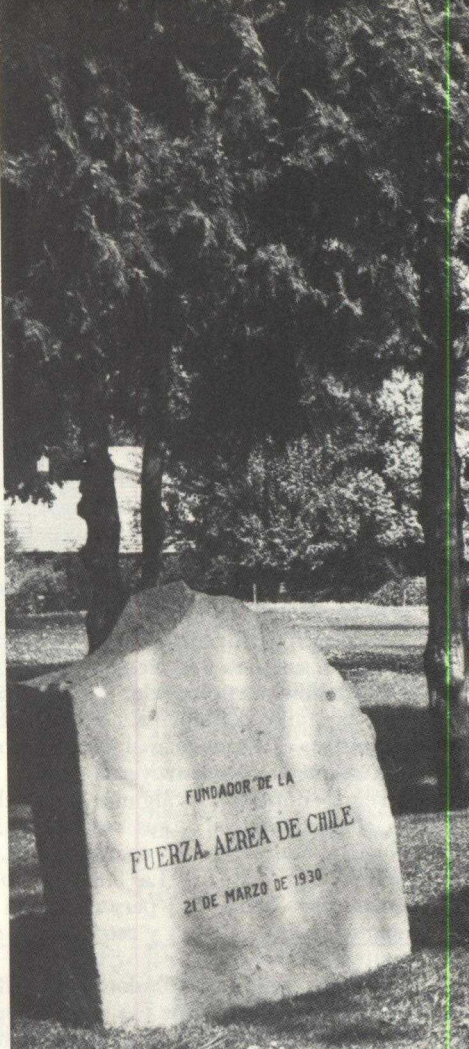
En otras Hojas del Viejo Calendario volveremos a conversar de estos pasos humanos, su huella y su nostalgia.

El Comodoro Merino, así gustaba que le llamaran, es el emblema de la perseverancia, de la sana ambición, del genio vivo y del carácter acendrado. Su silueta crecerá con los años que vienen, a la manera que se agiganta la sombra de un árbol grande, cuando los rayos del sol de la tarde lo proyectan sobre el horizonte.

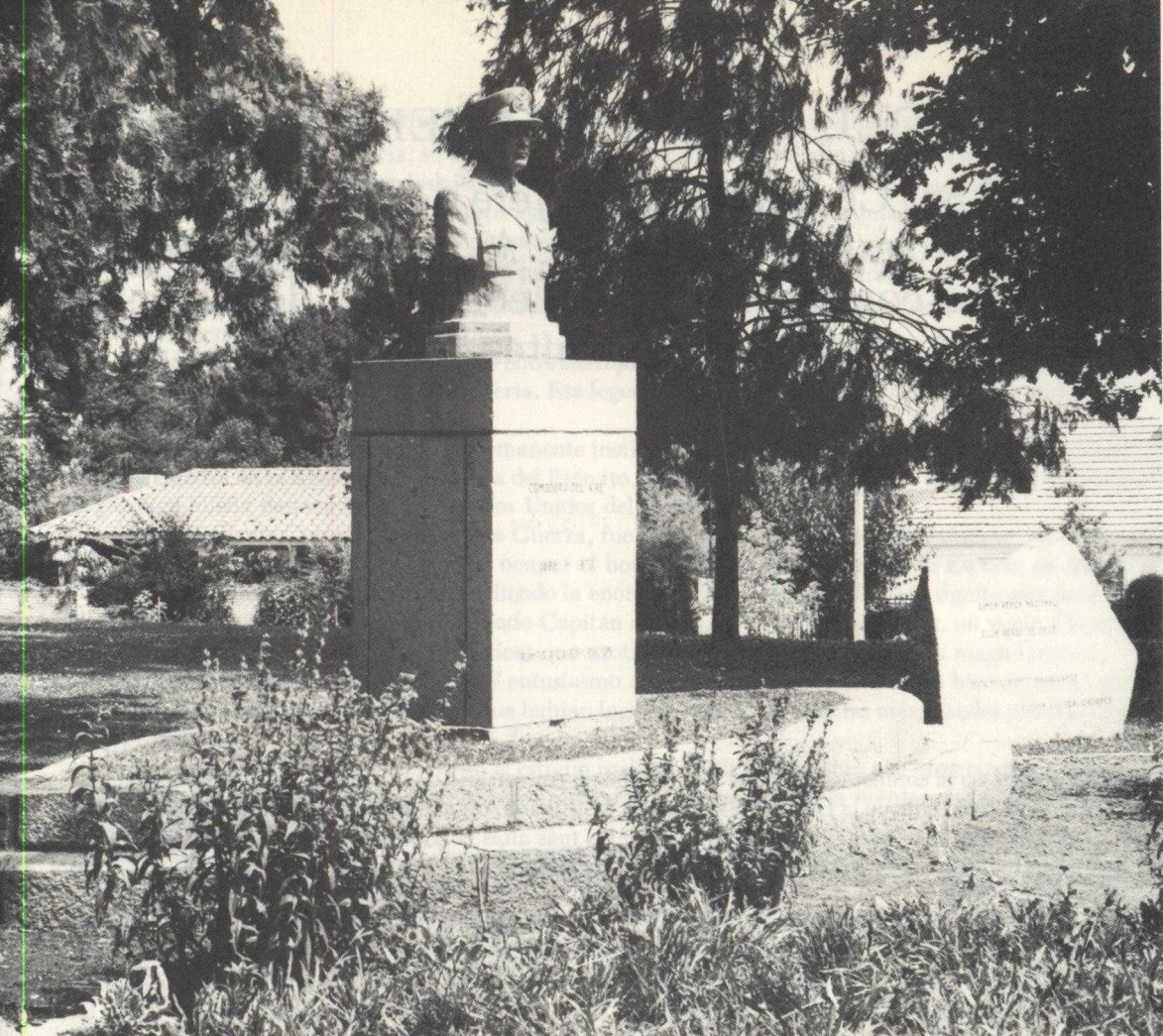
LA NOTICIA DEL FALLECIMIENTO  
Sepultados restos del General  
Arturo Merino Benítez  
CALENDARIO



*El Comodoro Merino durante una visita a las instalaciones de LAN CHILE, poco antes de su deceso.*







*Busto del Comodoro en el Parque Metropolitano de Santiago. En la piedra de la izquierda se lee: Fundador de la Fuerza Aérea de Chile, 21 de Marzo de 1930. En la del lado derecho: Línea Aérea Nacional, Club Aéreo de Chile y Ruta Puerto Montt-Magallanes fueron sus realizaciones.*



*El primer aeropuerto de la República "Arturo Merino Benítez", que lleva su nombre como justo homenaje del Supremo Gobierno al visionario de los cielos de Chile.*

# FUNERALES DEL COMODORO MERINO

Discurso del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, Subrogante, General de Aviación don Joaquín García Suárez con motivo del fallecimiento del General del Aire don Arturo Merino Benítez (Q.E.P.D.).

Señores:

Hace algunos días, en la conmemoración del Cuadragésimo Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile, como rama independiente de la Defensa Nacional, la Institución, dignamente representada por intermedio del Excmo. Sr. Presidente de la República, impuso una de las más altas condecoraciones al insigne General del Aire don Arturo Merino Benítez, en señal de gratitud por su importante labor desarrollada durante tantos años, en bien de las alas de la Patria.

Cada uno de nosotros, experimentó una sensación tan especial de simpatía y satisfacción, al ver a uno de nuestros grandes pioneros, recibir en acto público y de tanta trascendencia espiritual, el vivo reconocimiento de la autoridad gubernamental, del Alto Mando de la Fuerza Aérea y de sus compañeros de armas. Reconocimiento expresado por el tesonero esfuerzo, dedicación y afecto que el General Sr. MERINO demostrara por la Aviación de Guerra durante toda su vida.

Nadie imaginó que hoy tuviésemos que concurrir a este lugar de silencio, para despedir los restos mortales del que fuera nuestro gran General y Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Chilena.

Es un momento triste, doloroso, que nos invade de congoja. Es un hecho de la vida que conmueve y enluta a todos los aviadores de nuestra Patria.

No es solo el Comandante visionario el que nos deja. No es solo el Jefe que un día tuvo entre sus manos la delicada responsabilidad y el destino del Arma Aérea de la Nación.

No es solo el hombre, auténtico dueño de esta causa que hemos abrazado con orgullo y emoción.

No es solo el forjador de pasajes históricos que viviera el país, con otros personeros de importante gravitación política.

Es también el realizador de la unión de todo Chile con la formación de la Línea Aérea Nacional y sus modernas proyecciones internacionales.

Es el hombre bondadoso, que tiende su mano generosa a la Zona Austral, amalgamándola personalmente en un vuelo de gran repercusión.

Es el hombre idealista, que sueña con su Chile realizado, libre de la miseria, de la ignorancia del olvido.

En Los Cóndores, Rapa Nui y Puerto Edén, en la Antártida y Cristo Redentor, en cada Cuartel donde flamea con tristeza una Bandera tricolor; el sol, el mar, el viento, la nieve y la montaña, serán mudos testigos que el gran General ha emprendido su último vuelo, esta vez, hacia la eternidad:

Ahora, todo es silencio al extinguirse la vida, nos parece se agiganta su figura. Lo recordamos alto, fuerte y recio. Admiramos su inteligencia, su estampa soberbia de caballero del aire y aquellas innumerables virtudes que poseen algunos para convertirse indefectiblemente en verdaderos líderes. Porque nacieron por expreso mandato del Supremo Hacedor para dirigir hombres, guiar voluntades y señalar oportunamente con precisión y acierto, el mejor rumbo hacia el progreso, hacia un mejor destino.

La FUERZA AEREA está triste. Apretamos el corazón y mirando a lo lejos, recordamos algo de su vida, tan interesante y tan ejemplar para las nuevas generaciones de aviadores. Tan rica en pasajes de discutida Historia Nacional, tan llena de episodios apasionantes.

Chillán tiene el privilegio de contarle entre sus hijos predilectos, y nuestro Ejército contó con sus servicios hasta el grado de Mayor en el Arma de Artillería. Esa legendaria arma, que también dio forma y vida a nuestra antigua Escuela de Aeronáutica Militar.

Sus condiciones intelectuales y su permanente inclinación por la ciencia del saber humano, lo llevaron a ocupar una cátedra en la Academia de Guerra del Ejército, después de haber cumplido brillantemente su misión en la Legación Chilena destacada en los Estados Unidos del Brasil.

Como Teniente Coronel, ya Piloto de Guerra, fue nombrado por el Supremo Gobierno, en el año 1927, Inspector General de Aviación, sin dejar de ocupar el honroso cargo de Director de la Escuela de Aviación.

Al ocupar dicha Jefatura y comprendiendo la enorme importancia que el avión significaba para nuestra difícil geografía, llevó adelante con el recordado Capitán don Alfredo Fuentes Martínez, un vuelo a la zona Austral, venciendo las serias dificultades atmosféricas que azotan continuamente esos parajes magallánicos.

Esta prodigiosa hazaña, produjo tal entusiasmo en esa ciudad tan lejana, que hizo aclamar en forma indescriptible a los distinguidos militares, que habían logrado realizar una de las más grandes proezas de la aviación contemporánea.

El valor de este proyecto, residía en el estudio realista de las condiciones que ofrecían estas regiones inhóspitas, para la implantación de un servicio aéreo regular que hiciese posible la rapidez de las comunicaciones con el centro y norte de la república.

En esta expedición cumplió su deseo, lamentando sí, la pérdida de su avión en el accidente de: Aguas Frescas.

Al zarpar en el "Vapor Alejandro", de regreso de esta ardua misión, de pie, sobre cubierta, solo, erguido, recio, con su corazón de hombre de bien muy dolorido, se alejó de esa muchedumbre que lo instaba a seguir luchando en medio de una sentida despedida con agitar de pañuelos. Y cuando se rasgó el aire con el ronco pitar de sirenas, el General esquivó la mirada para que no lo viesen enjugar una lágrima.

Este viaje a Punta Arenas, lo hizo comprender que Chile, de pobre economía, de escasos y mal distribuidos recursos, debía tener una Fuerza Aérea de acuerdo a su importancia y necesidad imperativas de la época. De aquí nació la idea de la creación de la Fuerza Aérea Independiente, y contando con la amistad y la simpatía que siempre inspiró en la persona del Excmo. Sr. General Carlos Ibáñez del Campo, el 21 de marzo de 1930, nace a la vida nuestra Institución, bajo su sello característico, unificando los servicios aeronáuticos del Ejército y de la Armada bajo un solo mando, bajo una sola doctrina. Entonces, el Supremo Gobierno lo designó Subsecretario de Aviación, la Jefatura Máxima de la Fuerza Aérea Nacional, como así se la denominó en ese tiempo.

Poco a poco, podemos recordar la actuación valiosísima del Comandante MERINO y, posteriormente, la del Comodoro del Aire. Jefe y Líder indiscutido de los Aviadores. Su clara visión, iniciativa y enorme cariño por las Alas de la Patria, lo hicieron guiar a la Fuerza Aérea Nacional a la cúspide, alcanzando uno de los lugares principales entre las Fuerzas Aéreas del mundo entero en esa época.

Más tarde, acogido a retiro, su presencia fue obligada en todos los Círculos Aeronáuticos del país. Nunca perdió el contacto con sus aviadores. Se constituyó en un símbolo para nosotros y en el Comandante en Jefe indiscutido, de todos los tiempos.

Hoy, al partir hacia la eternidad para integrar las Bandadas de Oro que vigilan alertas en el Reino de los Cielos, deja una honda amargura en todos nosotros, una lágrima en el corazón y un profundo pesar por su sensible fallecimiento.

Reciban sus familiares nuestras más sentidas condolencias, y la firme convicción, que la Fuerza Aérea de Chile montará guardia permanente, en el recuerdo de tan insigne Jefe y del apreciado Camarada y Amigo.

General MERINO, descansad en paz.

# FUNERALES DEL COMODORO MERINO

General D. Eduardo Beas Alvarez, Presidente del  
Círculo de Oficiales en Retiro: pronunció las siguientes  
palabras:

SEÑORES:

Cumplo con el penoso deber de despedir, en nombre del Círculo de Oficiales en Retiro "Veteranos del 79", los restos mortales de quien fuera en varios períodos su Presidente, y, en la actualidad, Presidente Honorario, el Sr. General del Aire:

Don ARTURO MERINO BENITEZ

Luchador pertinaz e infatigable; a veces, polemista invencible. Era, sin embargo, en el trato ordinario de la vida un amigo sensible, leal y amable. Dotado de una personalidad que se caracterizaba por su autonomía y por la aplicación enérgica y sostenida de su voluntad, exaltada hasta el sacrificio, no era de extrañar la vehemencia del entusiasmo con que acometía sus empresas. Precisamente esta característica fue la clave de sus numerosos triunfos ya sea en la vida profesional como en sus actividades sociales.

Inteligente, de criterio esclarecido, honrado en sus procedimientos, puso en todos los actos de su vida el sello inconfundible del honor. Vivió pensando en cómo hacer más grande y respetada su Patria y fue su principal preocupación, ya en el retiro, procurar el acercamiento espiritual de todos los componentes de la Defensa Nacional en idéntica situación, por medio del ingreso al Círculo de Oficiales en Retiro en lo social y a través del Consejo Superior de las Fuerzas Armadas en Retiro, en la lucha por la defensa de sus derechos e intereses.

En esta actividad fue un luchador incansable, siendo el Círculo, en particular, su obra preferida, pues llegó a convertirlo en un segundo hogar. ¡Con qué energías luchó por engrandecerlo, con qué constancia aplicó su voluntad para afianzar los sentimientos de camaradería entre sus componentes y cuántos esfuerzos gastó en la tarea de adquirir el hermoso Bien Raíz que hoy posee, proporcionándole al mismo tiempo una estructura dinámica y en íntima relación con sus finalidades de mantener las tradiciones patrias y acrecentar el cariño y respeto a sus Institutos Armados! En estas actividades deja un ejemplo y una lección inolvidable, ellas constituyen el trasunto de su recia personalidad.

Si bien es cierto que el Sr. General Merino ha muerto, no es menos cierto, que estas creaciones suyas le confieren una nueva vida, pues estará siempre presente en las magníficas realizaciones cuya presencia señalarán a las generaciones venideras lo que es capaz de realizar un hombre cuando tiene fe, inteligencia y voluntad.

La muerte del Sr. General Merino priva a la Patria del concurso de un Soldado sin tacha y de nobles ideales, de un sabio y experimentado conductor de hombres; de un inigualado organizador y de un verdadero sembrador de progreso y eficiencia. Los surcos que abrió, en todas las actividades en que participara, son inmensos, se pierden en el horizonte. Vivió prodigando al aire puñados de simiente creadora sobre una tierra ávida formada de corazones de soldados y amigos que supieron apreciar su inmensa capacidad. Ya no volveremos a ver este gran sembrador, pero nos queda su semilla que ha de proporcionar la rubia cosecha destinada a transformarse en pan espiritual de Energía, Acción, Esperanza y Camaradería para las nuevas generaciones.

El Círculo de Oficiales en Retiro, que el Sr. General Merino amara con tanto fervor y que dirigiera con singular prestancia y sabiduría, ha entornado en señal de duelo la puerta de su Sede Social y sus componentes han venido a este Recinto en doloridas filas para darle su última despedida y presentar a su distinguida familia y Fuerza Aérea de Chile su más sentida condolencia por tan irreparable pérdida.

¡Sr. General don Arturo Merino Benítez!

El Círculo de Oficiales en Retiro os dice Adiós, y os asegura que vuestro nombre vivirá eternamente en el recuerdo agradecido de todos sus socios, haciendo de este recuerdo una luz nueva e indefectible de cariño, sinceridad y gratitud.

¡Sr. General Merino Descansad en Paz!

# Discurso del Presidente del Cuerpo de Generales y Almirantes en Retiro de la Defensa Nacional, General del Aire don Armando Castro López.



El Cuerpo de Generales y Almirantes en Retiro de la Defensa Nacional —que presido— da en este momento el adiós último, al que fuera nuestro compañero desde su organización, General de Aviación don Arturo Merino Benítez.

Hombre probo manifestaba su opinión, aun en forma airada para defender con tesón lo que creía justo; de recia personalidad, que lo llevó a grandes desilusiones y grandes triunfos; temple semejante se necesitaba para llegar a finalizar con éxito empresas como la independencia de la Fuerza Aérea en institución armada, y la Línea Aérea Nacional, que en un día como hoy, 3 de mayo, inauguraba sus vuelos Santiago-Arica.

Presidió innumerables servicios altruistas de los retirados de las Fuerzas Armadas, y en todos ellos dejó la marca "Merino" de su actuación; la casa del Círculo de Oficiales en Retiro es una de sus realizaciones, que nunca será olvidada por los que somos sus socios.

Se lleva el Comodoro Merino, como lo llamaban sus amigos, todo el reconocimiento de los que servimos a sus órdenes, considerándolo un pedestal sobresaliente por sus cualidades de mando; y el Cuerpo de Generales y Almirantes en Retiro, pierde un compañero que no será posible olvidar, y su memoria se hará siempre presente, recordándonos la prestanda de su influencia.

General Merino, reciba en coro el "adiós" que todos los Generales y Almirantes, sus compañeros de "Cuerpo", le dan como postrer saludo, rindiéndole el más sentido pesar por su eterno alejamiento. "Adiós".

Armando Castro López  
Presidente del  
Cuerpo de Generales y Almirantes  
en Retiro.

# FUNERALES DEL COMODORO MERINO

## Discurso del Presidente de LAN Chile Sr. Eric Campaña Barrios

SEÑORES:

El 5 de marzo de 1929, por disposición del Gobierno de aquella época, se formó la Línea Aero Postal Santiago-Arica. Su creador y primer Jefe fue el entonces Comandante don Arturo Merino Benítez.

El Acta en que se consagra tal acontecimiento lleva también su firma y permanece en el Gabinete de la Presidencia de Línea Aérea Nacional, no sólo como perenne testimonio de una decisión trascendental para la aviación de nuestro país, sino como un recuerdo y estímulo a la continuación de una obra en beneficio del desarrollo económico de la Nación, de su integración territorial, y de la mantención del servicio aéreo cualesquiera sean las circunstancias, labor que sólo puede llevarse a cabo aplicando grandes dosis de esfuerzo, sacrificio y disciplina. Ese fue, precisamente, el sello que don Arturo Merino Benítez imprimió a la naciente empresa de aviación.

Hablar ahora, cuando el hombre va y vuelve de la Tierra a la Luna, de la formación de una empresa aerocomercial en el año 1929, podría parecer, en este país biológicamente joven, un hecho de relativa significación. Pero si nos situamos en la realidad de esa época, cuando sólo algunos de los países desarrollados contaban con una incipiente aviación comercial, el crearla aquí en Chile tuvo todo el valor, no sólo del acto mismo, sino de la capacidad visionaria del hombre que hubo de vencer todos los obstáculos que han debido traspasar aquellos elegidos por el destino para hacer su parte en la historia. Porque si nos situamos en esos años, debemos comprender que aquel esfuerzo significaba, no sólo poner aviones en vuelo, sino construir canchas de aterrizaje (que no eran pistas de acuerdo al concepto actual); proveer el combustible necesario a los aviones, en todos los puntos en que tocaban y, crear también, todo un sistema de comunicaciones. En fin, vencer todas las barreras que presentaba nuestra difícil geografía, para quien pretendía unir el desierto con los hielos. Así se creó la Línea Aérea Nacional, y fue su objetivo el de establecer una actividad nueva, para integrar territorialmente a la comunidad chilena. Desde Santiago, su capital y sede del Gobierno de la República, si hoy nos parecen así; cuán lejanas y distantes deben haber parecido entonces las provincias de Tarapacá, Aysén y Magallanes. Crea la Línea, además, con el convencimiento de que ha de constituir un factor importante para el desarrollo del país y con la patriótica intención de evitar que compañías extranjeras, interviniesen en los servicios de cabotaje de nuestra nación.

Es por eso, que debemos al ilustre creador de Línea Aérea Nacional, no sólo nuestra existencia en la industria de la aviación, sino la característica de empresa totalmente chilena y siempre al servicio de los altos intereses de la Nación.

Esos años conocieron a un Eddie Rieckenbaker, a un Charles Lindbergh, a un Mermoz, a un Doolittle, a un Didier —porque no eran muchos más— quienes en sus países iniciaban la adaptación de un arma militar, como lo era la aviación, al servicio del transporte y del comercio. Merino Benítez fue uno de ellos y, como a ellos, también se le tildó de fantasioso y de loco. Sobrevivió a su obra y tuvo en vida la felicidad de poder apreciar cómo la opinión pública de una nación toda reconocía, a través

de la labor de la empresa que él creara, su capacidad de visionario práctico, más allá del espíritu romántico que en aquella época se le atribuía.

En 1952, el Presidente de la República, don Carlos Ibáñez del Campo, que ya en su primer gobierno prestara oído y apoyo a las ideas del Comandante Merino Benítez, lo nombra Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa. Vuelve el ahora General del Aire en retiro a mostrar su capacidad de hombre eminentemente realizador. La empresa que él creara se había ya desarrollado lo suficiente. Era hora entonces de incorporarle moderno material de vuelo y, así como en 1929, con modernos Gypsy Moth para la época, en esta oportunidad hace posible la incorporación de los primeros aviones cuádrimotores, a hélices, con que contó la aviación chilena y que permitieron a LAN volver a colocarse en el más alto nivel de eficiencia y buen servicio que la industria pudiese proporcionar.

La aviación es una actividad creada en este siglo. Son muy pocas, no más de una docena, las líneas aéreas comerciales que en el mundo tienen más de 40 años desde su fundación. LAN es una de ellas. Este hecho sirve para señalar la medida exacta de la obra de un hombre que en tal forma se anticipó a su época, cuando no muchas actividades en este país pueden exhibir un antecedente semejante.

Retirado desde 1954 de las actividades oficiales de la aviación, su preocupación por LAN, sin embargo, continuó de manera permanente y reiterada. Así nos acompañó con su presencia y su palabra en los actos más trascendentes que ha vivido LAN en los últimos años.

Esta Empresa, que sirve ahora a 44 puntos en todo el país, a once países extranjeros y que opera con el mejor coeficiente de seguridad, en el más alto estándar de la técnica y con la más moderna flota, es la obra creadora de un hombre: el General don Arturo Merino Benítez. Es por eso que el Directorio de Línea Aérea Nacional, su personal de empleados y obreros y el Presidente que habla, no sólo en su calidad de tal sino como antiguo funcionario subordinado de ese hombre visionario, que posee el conocimiento para poder apreciar sus grandes dotes de jefe y de organizador, le rinden en este triste momento su homenaje de agradecimiento y de respeto a una obra histórica para esta nación.

Podemos afirmar que su ejemplo de disciplina, de eficiencia, de laborar permanentemente por el desarrollo y la integración del país, se ha transformado en una verdadera tradición, en un código que han seguido en los años posteriores todos aquellos, sin excepción alguna, que han ocupado la Presidencia de la Empresa. Si hemos llegado a un nivel de organización y eficiencia que muchos mencionan y muestran con orgullo para Chile, ha sido precisamente la consecuencia de la simiente sembrada por don Arturo Merino Benítez.

Pensamos, sinceramente, que cuando la obra de un hombre se explica por sí sola, cuando existen testimonios materiales permanentes de lo que él creó y otros desarrollaron en su ejemplo y en su recuerdo, no son necesarias más palabras para honrar su memoria.

En nombre del Directorio y de la Empresa en general, que tienen plena conciencia en este solemne instante, de la deuda de gratitud, que el país ha contraído con el General Arturo Merino Benítez, cumpla con el triste deber de despedir los restos mortales del creador de LINEA AREA NACIONAL.

# FUNERAL EST. COMODORO MERINO

## INDICE

Los ancestros .....	11
En el ejército .....	18
Prende las alas en su pecho .....	23
Nace el Club Aéreo de Chile .....	28
Crea los Servicios Aéreos a Arica .....	34
Pone proa al Sur .....	61
El primer vuelo a Magallanes .....	66
El accidente de Aguas Frescas .....	74
Nace la FUERZA AEREA .....	89

### DOCUMENTOS ANEXOS

Diplomas y Condecoraciones .....	96 y 108
Arica y Magallanes por fin unidos por las Alas Nacionales .....	102
Diplomas, documentos y ascensos .....	113
El culto a los caídos .....	120
Necrología y homenajes póstumos .....	132

---

Libro: COMODORO ARTURO MERINO BENITEZ.

Editado por: Editorial FUERZA AEREA

Gálvez 390 — Depto A. Fono 81815

Inscripción: Propiedad Intelectual N° 57448.

Todos los derechos cedidos por el autor a la Fuerza Aérea de Chile.

### Bibliografía:

- Revista FUERZA AEREA (edic. especial del Cincuentenario, 1980)
- Historia Aeronáutica — Coronel Enrique Flores Alvarez
- Comodoro Arturo Merino — Alfonso Cuadrado, 1980
- Libro de Vuelo del Comodoro A. Merino B.
- Memorias de LAN-CHILE, 1935/36/37 y 1953
- Archivo de Familia
- Chile Aéreo — 1928-1929-1930

Diseño y Diagramación: Sr. Mario Román P.

Compaginación: Sr. Rino Poletti B.

Colaboración artística: Sres. Rafael Correa y Claudio Machado.

Control de calidad: Sr. Jorge Riquelme González.

Supervisión General: E.C. (R) Sr. Luis H. Varas M.

Impreso en los talleres de Editorial Antártica, S.A.

Santiago, febrero de 1984.



## Notas Biográficas del autor



ALFONSO CUADRADO MERINO ha dedicado gran parte de su vida a la aviación de transporte. Ingresó a LAN CHILE en 1936 y llegó a ser un experimentado piloto en las rutas nacionales e internacionales de dicha empresa. Sus primeras prácticas de vuelo las efectuó en un biplano monomotor de madera y tela De Havilland Moth Gipsy de 100 H.P., en el Club Aéreo de Chile, que en aquel entonces desarrollaba sus actividades en Los Cerrillos. Fue su instructor de vuelo Jorge Verdugo Correa. En LAN CHILE voló como Capitán al mando de bimotores Potez 56, Lockheed Electra A-10, Lockheed Lodestar C-60, Douglas DC-3, De Havilland Dove, Martin 202 y cuadrimotores Douglas DC-6b. Fue enviado a Alaska a especializarse en vuelo en altas latitudes, haciendo práctica de vuelos durante el invierno de 1946 en las rutas entre Seattle, Juneau, White Horse (Canadá), Fairbanks, Bethel y Nome, formando tripulación con el Capitán de la Pan American Grace Airways, James T. Stewart. Posteriormente fue nombrado Jefe de la Ruta a Magallanes. Estableció los vuelos iniciales de esta Empresa en Magallanes y en Tierra del Fuego. En 1950 viajó a Inglaterra como Jefe de Misión a la recepción de seis aviones De Havilland Dove, ocasión en que hizo un curso sobre turbinas Goblin, volando el monoplaza de combate inglés Vampire, siendo uno de los tres primeros chilenos que volaron al mando en un avión a reacción.

En 1951 fue designado Jefe del Departamento de Operaciones, proyectando al año siguiente, los servicios regionales de LAN en Balmaceda y Puerto Montt, conectando con estos puntos a Futaleufú, Alto Palena, Castro, Ancud, Cochrane, etc. El 20 de enero de 1954, junto con el presidente de LAN CHILE, Adalberto Fernández, y con el ingeniero Jaime Ortiz, realizan el primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas y Arica en un bimotor Douglas C-47, cubriendo la distancia en 15.33 horas de vuelo.

Se desempeñó también como instructor e inspector de vuelo.

Cooperó activamente con Roberto Parragué en la organización de las rutas a Isla de Pascua y Tahití.

Retirado de LAN en 1961 fue llamado nuevamente para desempeñar los cargos de Asesor Técnico y de Asistente Ejecutivo de la Presidencia, abandonando dicha institución en 1968 para desarrollar actividades en la aviación comercial privada hasta 1976.

Es Vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile y Director de los Institutos "José Miguel Carrera" y del "Histórico de Chile".

Es Comandante de Grupo de la Reserva de la Fuerza Aérea.

Ha escrito numerosos artículos relacionados con la aviación y la Historia Patria. En la revista de la FACH ha publicado, entre otros, trabajos sobre el Archipiélago de Juan Fernández, el Primer Vuelo a Magallanes y Estudio Técnico Isla de Pascua.



