

Aerohistoria

Volumen I Enero 2004 Año 2



**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICO-AERONÁUTICAS DE CHILE**



Aerohistoria

Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile Año 2 N° 2

Director:

FERNANDO SILVA CORVALAN

Asesoría Histórica:

SERGIO BARRIGA KREFT

Editor:

HECTOR ALARCON CARRASCO

Distribución:

GLORIA ESCOBAR REYNO

Colaboradores de este número:

Fernando Silva corvalán

Leopoldo Porras Zuñiga

Roberto Araos Tapia

Héctor Espinoza Caldera

Sergio Barriga Kreft

Héctor Alarcón Carrasco

Claudio Cáceres

Danilo Villarroel



Portada: Quidet; nos, vent pri sa
rem ortem, corit dient.

AEROHISTORIA es una
publicación del Instituto de
Investigaciones Histórico-
Aeronáuticas de Chile Avda
Bulnes N° 107 Dpto. 46

- Santiago - Chile Todos los artículos
son responsabilidad exclusiva de sus autores y no
representan necesariamente el pensamiento del
IIHACH. Permitida su reproducción total o parcial
Señalando esta fuente como origen. Reg. Propiedad
Intelectual N° 123.750

INDICE

Editorial

Tecnología Alemana en las Alas de
Chile

El General Rafael Sáenz Salazar

Curso Aeronáutico en la Segunda
Guerra Mundial

Un Aviador de Fuste, Luis Omar Page

El Ultimo Curso

Cadetes Aspirantes a Copilotos LAN

¿Lo Sabía Ud.?

Primeros Correos Aéreos en Chile,
1912-1920

Génesis Militar de la Institucionalidad
Aeronáutica de Chile

Un B-26 en Mejillones

Editorial

Tecnología Alemana en las alas de Chile

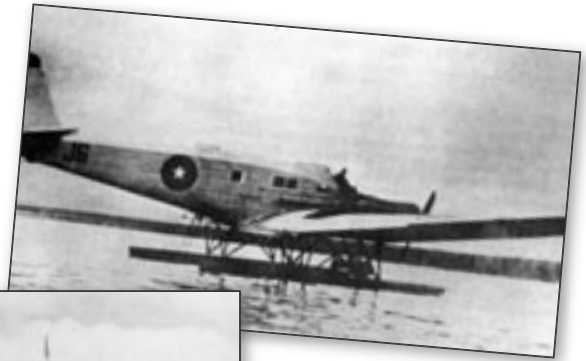
Fernando Silva Corvalán
General de Aviación (A)

Presidente IIHACH

Fotos Arch. Rino Poletti



**Junkers A-20,
listo para salir a
una misión**



**Trimotor Junkers
R/42**



**Un Junkers F-13
en vuelo**

La actividad aeronáutica desarrollada por las instituciones armadas de Chile ha empleado material de diferentes orígenes: nacionales, franceses, ingleses, norteamericanos e italianos y también, de diseño y fabricación alemanas.

Con el propósito de reunir en un solo documento el aporte de las diferentes procedencias tecnológicas, es que he pensado sería de interés para los que gustan de la aeronáutica y su historia, exponerles en forma sucinta, cuales fueron los aportes de la industria y creatividad germanas a las alas chilenas en los comienzos de la aviación.

Especialmente ahora que las naves, producto del ingenio humano, se encumbran hacia Marte y más allá y que los pasajeros son trasladados a velocidades superiores a la del sonido o en aviones de más de 400 asientos, es interesante dar una mirada al pasado y ver las soluciones que la ciencia y tecnología alemana aportó al afán de cielo de los aviadores chilenos.

Transcurría el segundo decenio del siglo XX, el mundo despertaba al empleo civil y militar de este nuevo producto de la creatividad del hombre: el avión.

El desarrollo de la I Gran Guerra había visto una incipiente utilización del arma aérea y Gran Bretaña había reaccionado creando la primera Fuerza Aérea independiente.

La influencia en nuestro país era la de los medios franceses e ingleses y nuestros oficiales y mecánicos obtenían de ellos sus conocimientos técnicos.

Alemania, luego de Versalles, estaba impedida de desarrollar medios aéreos con aplicación bélica, sin embargo sus ingenieros y técnicos instalaron su industria aeronáutica en países como Suecia, Unión Soviética y otros lo que les permite progresar en este campo.

En Septiembre de 1924 llega a Chile el técnico alemán Otto Heinecke para demostrar un para-

caídas diseñado por él. Esta demostración se efectuó en El Bosque frente a numeroso público y autoridades nacionales, el día 28 de ese mes y constituyó una primera exposición en el país, de tecnología aeronáutica germana. A continuación del salto realizado por el técnico extranjero, también lo hizo el Teniente Francisco Lagreze, que pasa a ser así el primer chileno en saltar en paracaídas.

Posteriormente, el 4 de Diciembre del mismo año llegan a Chile dos aviones de fabricación alemana. Los monoplanos Junkers, con piel de aluminio acanalado, de ala baja F-13 y A-20.

De la ficha técnica de estas aeronaves se puede destacar lo siguiente:

Junkers F-13

Motor BMW de 185 Hp
Capacidad: 4 pasajeros
Tripulación: 2 pilotos
Carga: 1000 Kg.

Junkers A-20

Motor Mercedes de 200 Hp.
Diseño: observación militar
Capacidad: 2 tripulantes.

Junto con la compra de los aviones Junkers en exhibición, se crea la Dirección General de Aeronáutica Militar al mando del Teniente Coronel don Marmaduke Grove.

Este material Junkers sirvió de base para el servicio de vuelo con pasajeros autorizado por Decreto del 18 de Junio de ese año 1925, lo que constituye la primera línea aérea de Chile.

Otra decisión del Comandante Grove, fue la adquisición de una serie de aviones, entre los que el material de origen alemán estaba constituido por 6 aviones Junkers R-42 que llegan al país durante el segundo semestre de 1926.

La ficha técnica de este avión destaca:

Propulsión: 3 motores de 310 Hp cada uno.
Propósito: transporte y bombardeo
Velocidad: 110 k/h
Capacidad: 9 pasajeros
Armamento: 3 ametralladoras cal. 7 mm
Tripulación: 3
Techo: 4,700 metros.

Viajan a Europa el Capitán Diego Aracena y un pequeño grupo de oficiales y personal, recibiendo de los Junkers en Suecia donde una industria subsidiaria terminaba la fabricación de estos aviones, para cumplir con la restricción impuesta por el Tratado de Versalles.

Dentro de las actividades realizadas por el material Junkers, además del entrenamiento de los pilotos, es importante destacar los vuelos de largo

alcance en que participó este material. Este tipo de operaciones constituyó un aporte directo a la integración de las alejadas regiones con el centro del país y fueron precursoras de los vuelos comerciales posteriores.

El primero de estos vuelos es el de Santiago-Tacna que además de permitir familiarizarse con la ruta, cumpliría la misión de llevar un saludo del Gobierno al General Pershing, delegado norteamericano al plebiscito que se preparaba en relación a Tacna y Arica. Pershing fue jefe de los Ejércitos Aliados en la I Guerra Mundial.

Despegan de El Bosque el 30 de Julio de 1925 un Vickers, un Avro 101 y un Junkers A-20, este último con el Teniente Rafael Sáenz como piloto y el mecánico alemán Reiche como pasajero. Luego de diversas alternativas, llegan los tres aviones a Arica el 6 de Agosto, aterrizando en una planicie próxima al Morro. Presentaron posteriormente, sus saludos al General norteamericano cumpliendo así plenamente con la misión que habían recibido.

Además de este vuelo al norte, el Comandante Grove se preocupó de integrar también la zona sur del país. Con este fin, el 6 de Noviembre de ese año 1925, los dos Junkers efectúan un raid a Concepción y luego desde allí, el día 12 prosiguen a Temuco.

Finalmente, durante este año 1925 y siempre bajo la conducción del Comandante Sr. Grove, estimo conveniente destacar el vuelo sin escalas Santiago - Antofagasta cumplido por un Vickers y los Junkers F-13 y A-20, aunque este último lo hizo con una escala técnica en Copiapó. El vuelo se realizó en el día mismo que se recordaba el cruce de los Andes, 12 de Diciembre y el F-13 lo cumplió en 9 horas y 45 minutos. Los pilotos fueron el Capitán Gabriel Valenzuela y el Teniente Enrique Mujica. Como pasajeros participaron el Comandante Grove y el mecánico Reiche.

Desgraciadamente, un accidente, el 15 de Diciembre, mientras se desarrollaban vuelos con personalidades de Antofagasta opacó esta nueva expresión de las capacidades aeronáuticas de los medios alemanes.

Pero no solo en la aviación del Ejército se incorporó material con tecnología alemana; el servicio de aviación naval adquirió, en Agosto de 1926, cuatro botes voladores Dornier Wal con las siguientes características:

Motores: 2 Rolls-Royce Eagle IX de 370 Hp
c/u Alcance máximo: 600 millas
Velocidad de crucero: 75 nudos
Propósito: exploración aeromarítima



Un bote volador Dornier Wal en vuelo (Arch. Rino Poletti)

Velocidad máxima: 100 nudos

Casco: aluminio

A fines de ese mismo año la aviación naval recibe dos Dornier Wal con motores Napier Lyon de 450 Hp. Finalmente, en 1928, la aviación de la marina nacional agrega dos Dornier adicionales que completan una excelente capacidad de 8 aviones para la exploración de nuestras costas.

Por su parte la Dirección General de Aeronáutica civil continúa su renovación de material aéreo, incorporando 6 trimotores Junkers R-42 de bombardeo durante el segundo semestre de 1926.

En Octubre de ese mismo año el Capitán Armando Castro recibe la orden de trasladarse al norte con el Grupo No. 1, lo que se hizo inicialmente en Arica. En el inventario de la unidad se incluía un Ju R-42 y un Ju A-20. Luego, en Septiembre de 1928, se trasladaron a Alto Hospicio donde se había construido la base aérea “definitiva”.

Los aviones Junkers se incorporan en forma excelente a las actividades operativas de la aviación, cumpliendo además misiones de traslado de autoridades.

La aviación naval también continúa su modernización, adquiere el año 1928 recibiendo durante el 29, el siguiente material de origen alemán: Un Junkers 34 b con motor Júpiter de 450 Hp y un monomotor metálico Dornier D.E. con motor Rolls Royce Eagle IX de 360 Hp. Durante el año 1928 también se estandarizan los aviones Dornier Wal con motores Napier de 450 Hp. mejorando su performance y facilitando el mantenimiento, abastecimiento y operación de este material.

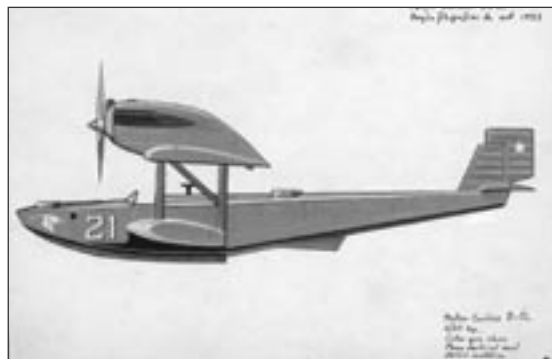
Otro avión alemán adquirido por la Dirección de Aeronáutica Militar fue el Dornier Do C Merkur; un monoplano monomotor de 450 Hp y con capa-

cidad para 8 pasajeros. Fue asignado al Servicio de Meteorología y operó desde Octubre de 1926 hasta Octubre de 1938 cuando por falta de repuestos fue retirado del servicio.

A mediados de 1928 la aviación militar, creó en El Bosque la Escuadrilla de Bombardeo, independiente de la Escuela. Estaba dotada de 6 aviones Ju R. 42 y el Dornier DOC Merkur.



Junkers W-34 en reparaciones



Un Dornier DoE, según fotografías de 1933

Para efectuar el mantenimiento fueron designados el ingeniero Carlos Warsch y el mecánico Fritz Reiche, ambos de origen alemán.

Los aviones, repuestos y oficinas se ubicaron en el Hangar Brest adquirido en 1925 y puesto en servicio por técnicos alemanes en 1928, en el extremo norte de El Bosque.

Un problema logístico que afectaba al material Junkers era el combustible ya que utilizaba una mezcla de bencina y benzol. Este último debía ser traído desde Europa y en varias ocasiones se restringieron las operaciones por no contar con este fluido.

En este material, además del entrenamiento de los pilotos en misiones de bombardeo, tiro, reconocimiento y apoyo a fuerzas terrestres, se efectuó el primer levantamiento fotográfico de los aeródromos del territorio nacional y fueron asignados por el Comandante Arturo Merino, nuevo jefe de la Aeronáutica del Ejército, para la apertura de la línea comercial hasta Puerto Montt, en consecuencia con el objetivo de integración territorial dispuesto por el Presidente Ibáñez.

Como parte de este esfuerzo de integración los diferentes aviones de la Aviación Militar recorrían el territorio nacional. Con la experiencia adquirida, la Dirección de Aviación decide inaugurar la ruta Santiago–Puerto Montt con los Ju R–42, esto se realizó el 5 de Enero de 1930 cumpliendo un vuelo de ida y regreso uno de ellos, y el otro permanece en Puerto Montt, donde se le instalan flotadores para poder continuar hacia Aysén y Magallanes.

Durante unos días el R–42 con flotadores fue probado en diferentes lugares, por el propio Comandante Merino como piloto. De regreso de uno de sus vuelos, se entera del accidente del Vedette pilotado por el Teniente Aníbal Vidal, el día 23 de Enero. El día 25 Merino y 5 tripulantes despegan en el Ju R-42 hacia Aysén en busca del avión accidentado. La búsqueda fue infructuosa y Merino decidió continuar hacia Punta Arenas. Luego de un azaroso vuelo, amariza cerca de Natales el día 26, llegando a Punta Arenas el lunes 27 de Enero de 1930. Constituye éste el primer avión que llega en vuelo a ese lugar, desde el centro del país, causando un notable impacto en los habitantes de esa apartada ciudad austral.

Desgraciadamente durante uno de los vuelos demostrativos realizados el día 7 de Febrero se produce una falla del motor central y el avión se estrella en el agua. Merino, el mecánico Reiche y el cabo Espinoza fueron rescatados; murieron el Capitán Fuentes, el Sargento Soto y el Sargento



Aviones de instrucción Focke Wulf FW 44 Stieglitz. Línea de vuelo de la Escuela de Aviación



Bombardero Junkers Ju 86

Moreno.

Pocos días después de este accidente, en Santiago, se inician los trámites legales para la unificación de los servicios aéreos del Ejército y de la Marina, en una nueva institución, la Fuerza Aérea Nacional, lo que se materializa el 21 de Marzo.

Esta nueva organización contaba en su inventario con el siguiente material de origen alemán :

Dornier Wal	8
Junkers R – 42	1
Dornier Do. E	1
Junkers W – 34	5
Dornier Do. C	1
Junkers A – 20	1
Fokker VII	1

Las actividades de la F.A.N. continúan con el mismo ritmo, ahora con todos los medios aéreos militares. Un hecho curioso en que uno de los protagonistas fue un avión Fokker F VII, pintado de rojo, se produjo en Septiembre de 1930.

Marmaduke Grove ya retirado, vuela en este avión con 6 acompañantes desde Argentina a Concepción; con el propósito de iniciar un levantamiento militar. Sin embargo, la acción fue reprimida y los cabecillas enviados a Isla de Pascua.

De las operaciones cumplidas por el material alemán, podemos mencionar la de los aviones

Junkers A-20 con flotadores, que fueron asignados a tareas de aerofotogrametría en el sur del territorio; por sus características y las condiciones meteorológicas, su labor no fue muy efectiva.

Por lo anterior, se destina para este efecto al Dornier Merkur, con el que se realiza un efectivo trabajo aerofotogramétrico en Santiago y sus alrededores.

Desgraciadamente, como ya expresamos, en Octubre de 1938 fue dado de baja por falta de apoyo logístico sin haber sufrido nunca un accidente.

En ese período, Julio de 1930, los Dornier Wal de Quintero exploran los canales del sur y a pesar de las malas condiciones meteorológicas operan desde Puerto Montt hasta Puerto Edén y Angostura Inglesa.

Otro de los vuelos importantes que podemos destacar es el arribo a Punta Arenas de tres Dornier Wal del Grupo No. 2 de Quintero que acompañaban a la Escuadra en su viaje de instrucción.

Otra área en que la ingeniería alemana se hizo presente en esos años, fue en la provisión y construcción de hangares, conocidos algunos de ellos, como los hangares Junkers.

Entre las operaciones del material Junkers R-42, es preciso destacar la participación en el ataque a la Escuadra, donde se había amotinado y tomado el control la marinería, en Septiembre de 1931.

Se concentran, entre otros medios, aviones Junkers en Ovalle. Para apoyarlos logísticamente, se utilizan Junkers R-42 y Ford trimotores de L.A.N. El ataque se inició el día 16 de Septiembre a las 17:00 horas con los Junkers a 2000 mts. de altura para evitar la artillería antiaérea. El ataque de los bombarderos, cumpliendo lo ordenado, no produjo averías excepto en un submarino, pero sí un gran impacto en la moral de los amotinados, logrando el objetivo disuasivo perseguido.

Este ataque fue la primera acción de una Fuerza Aérea contra una Escuadra que se realizaba en el mundo.

Fueron estos años, duros por la situación económica nacional y mundial. A pesar de las restricciones presupuestarias, la Institución continúa sus misiones de integración territorial, de investigación aerológica y vuelos fotogramétricos, además del entrenamiento operacional requerido. Se decidió unir el continente con el Archipiélago Juan Fernández, para lo cual se preparan los botes voladores Dornier Wal de Quintero.

Se practica navegación específica sobre el mar, comunicaciones y comportamiento de las aeronaves.

Se realizó incluso con dos Dornier Wal, un crucero Quintero-Puerto Montt, el 29 de Febrero de 1932, considerando un primer tramo a Talcahuano y luego el 2 de Marzo a Puerto Montt.

El regreso se realizó mar adentro, a fin de simular las condiciones del vuelo a Juan Fernández. Sin embargo, la superioridad no autorizó el vuelo por las condiciones de los aviones y el entrenamiento con la Escuadra, que tenía prioridad.

Entre las misiones destacadas en que participó el material JU en estos años, cabe destacar el primer bombardeo aéreo, con paquetes de yeso, que se efectuó sobre Quintero el 9 de Enero de 1926 y Santiago el día 10.

Posteriormente, derivado de la orden presidencial al General Aracena, de consolidar la ruta austral, se dispuso la creación de la Línea Experimental Puerto Montt-Magallanes. Se efectúa a partir del 28 de Marzo de 1936, un vuelo de dos Dornier Wal, los que despegan de Quinteros con escalas en Talcahuano, Puerto Montt, Río Frío y Caleta Fontaine. Luego de una última escala en Puerto Edén llegan, el 1º de abril a Punta Arenas. Días más tarde, arriba allí un tercer Dornier.

Con la experiencia de estos vuelos, se decide la adquisición de material con más capacidad para abrir la ruta austral.

Por otra parte, en el ámbito comercial, el presidente de LAN, el Comodoro A. Merino, durante 1937, arrendó al sindicato Cóndor Ltda., un trimotor Junkers JU-52, que prestó excelentes servicios por lo que se dio la orden de comprar cuatro aviones bimotores Junkers JU-86 Z, versión civil del bombardero JU-86 K.

Simultáneamente, la Fuerza Aérea estaba adquiriendo 12 bombarderos JU-86 D.1.K., mencionado más arriba y que a su recepción en Chile fueron integrados al Grupo de Bombardeo asentado en la Base Aérea El Bosque. Además en este mismo período se adquieren 9 aviones Arado 95 A y B de reconocimiento y torpederos y 15 Focke Wulf Fw 44 Stieglitz de instrucción.

Los 15 Focke Wulf 44, fueron recibidos en Bremen y llegaron a Chile el 15 de Enero de 1938, junto con ingenieros alemanes que dirigieron el trabajo de armado de estos aviones. Poco tiempo después, llegó el resto del material adquirido.

El material alemán, constituyó una excelente adición a las capacidades de la Fuerza Aérea y su bajísimo índice de accidente los destaca como de buena calidad y confiables. Los pocos accidentes ocurridos se debieron, fundamentalmente, a fallas humanas o situaciones difíciles de prever.



Línea de vuelo de aviones Arado 95

Un mes después, el 24 de Enero de 1939 el país sufrió un enorme terremoto con su epicentro en Chillán. El primer avión en sobrevolar la zona e incluso aterrizar en algunos lugares, fue un Ju-86 al mando del Capitán de Bandada, Enrique Byers, que entregó un primer informe global de la tragedia.

Se formó entonces, el “primer puente aéreo” que se organizara en Chile: 11 JU-6, 1 JU R-42, 1 Dornier Wal y 10 Focke Wulf participan en él, entre otras aeronaves.

Además llegó ayuda desde Alemania en un bote volador cuadrimotor Do-26 D hasta Río de Janeiro y en un JU-52 de Lufthansa, hasta Los Cerrillos.

Los JU-86, por su mayor capacidad, volaban diariamente desde Santiago, Chillán, Concepción y Temuco y desde allí en los aviones más pequeños a los puntos afectados, con víveres y medicamentos.

Como resultado de accidentes ocurridos en esta operación, resultaron destruidos, entre otros, 1 JU-86 de la FA y uno de LAN.

Otra misión digna de destacar, es la participación de una escuadrilla de 6 aviones JU-86 en el desfile aéreo del 25 de Mayo de 1939 en Buenos Aires al mando del Comandante de Escuadrilla Agustín Riveros. La formación despegó de El Bosque el 24 de Mayo. Por razones meteorológicas, deben pernoctar en Río Cuarto. Al día siguiente llegan sin novedad al aeródromo El Palomar en Buenos Aires.

El regreso se inicia el día 30 de Mayo, despegando de Buenos Aires a las 10:55, debido a la niebla existente. Las condiciones meteorológicas los hace aterrizar en Mendoza, donde uno de los aviones rompe un neumático, impidiéndole continuar ese día. El resto de la formación, a pesar de lo avanzado de la hora, continúa hacia Santiago despegando el último avión, del Comandante Riveros muy tarde, a las 17:15 horas. Debido a esto, no se constituyó la formación y continúan en forma individual.

El Comandante Riveros aterrizó en un potrero cerca de Rancagua, dañando el avión. El Capitán

Latorre fue el único en aterrizar en El Bosque. Otro de los aviones aterrizó en un potrero poco apropiado y destruyó el avión, el cuarto JU aterrizó sin problemas en Nancagua, al sur de San Fernando y regresó a El Bosque al día siguiente. Finalmente, el quinto avión aterrizó en Lo Arcaya, cerca de Puente Alto y luego de una pequeña reparación regresa a El Bosque el 14 de Junio.

Por esta serie de anomalías el Comandante Riveros fue destituido del mando de su unidad.

Durante este período, el estallido del conflicto en Europa, se apreciaba como inminente; esta situación hizo que el Alto Mando mirara hacia Estados Unidos como centro de apoyo de material y de instrucción.

A pesar de ello, los aviones alemanes continúan prestando sus servicios y presentándose en vuelo ante autoridades de la nación, tanto en acrobacia individual y en formación, como demostraciones de tiro y bombardeo. Sin embargo, poco a poco disminuye su disponibilidad e inventario.

Las actividades de instrucción de pilotos en la Escuela de Aviación, empiezan a ser efectuadas con material de procedencia norteamericana e instructores de esa misma nación.

Así, desde que se adquiere el primer avión Alemán en Chile el año 25, hasta que se dan de baja entre los años 41 al 44 por la llegada de material norteamericano y la falta de apoyo logístico, la tecnología y doctrina aeronáutica alemana, estaba presente en los cielos de Chile, abriendo rutas, preparando pilotos, integrando al país, realizando operaciones de combate y de apoyo en caso de catástrofe.

Su aporte fue significativo en la consolidación de nuestra Institución en los casi veinte años de operación en nuestro territorio.

Habrían de transcurrir muchos años antes que aeronaves teutonas volvieran a nuestras instituciones; pero ello será materia de otro artículo de este Instituto.



José Núñez Rosseau
Cdte. de Grupo (A-Rva.)
Navegante del Manutara

Para muchos, ser Quinterano no pasa mas allá de ser habitante de un lugar llamado Quintero.

Pero, para quienes tuvimos el privilegio de pertenecer a la Base Aérea de Quintero es algo más que éso.

Para nosotros, ser Quinteranos, significaba pertenecer a una base con historia, una base desde donde se inició la integración territorial de Chile.

Sólo a meses de creada la Fuerza Aérea Nacional, en julio de 1930, despegan desde esa bahía dos Dornier Wal, llevando como pilotos al Capitán de Bandada Herbert Youlton Boulet y al Teniente de Aviación Horacio Barrientos Cofré, para explorar la zona de los canales.

Durante los meses de julio, agosto y septiembre, con condiciones de tiempo que habrían hecho desistir a cualquiera en su intento de continuar hacia el sur, ellos prosiguieron la exploración hasta Angostura Inglesa.

Cuando se decide crear la Escuadrilla de Anfibios Nº 2 en Magallanes, es un Oficial de esa Base, el Teniente Santiago Leytao, el encargado de hacerse cargo de los estudios preliminares.

Con la llegada del material Catalina a la FACH, desde Quintero, se incorporan vía aérea al territorio continental el Archipiélago de Juan Fernández, el extremo norte del país y la zona magallánica.

Un Vought Sikorsky de la Base Aérea de Quintero, con oficiales del Grupo de Aviación Nº 2, el Comandante de Escuadrilla Enrique Byers y los tenientes 1º Arturo Parodi y Humberto Tenorio, son los primeros en volar en ese lejano territorio antártico chileno un 15 de febrero de 1947.

Pero mientras esto ocurría, los ojos de los pilotos del Grupo de Aviación Nº 2 miraban a miles de kilómetros del continente. Rapa Nui tenía que ser el próximo destino de los aviones de la unidad.

A mediados de 1946, ya Roberto Parragué y el que escribe, estudiaban la posibilidad de este vuelo.

Los informes de dos comisiones que habían visitado la isla ya habían fijado y delimitado el lugar del futuro aeródromo.

Siempre en estas situaciones hay un visionario y ese visionario tiene nombre: Roberto Parragué Singer.

Desde que lo conocí, en la Base Aérea de Quintero, a fines del año 1946 y él supo que yo acababa de regresar de un curso de vuelo en Estados Unidos de Norte América y que además estaba en posesión del título de instructor en navegación astronómica, la conversación obligada era el vuelo a Rapa Nui, en avión catalina anfibia.

Si no hubiera existido Roberto Parragué, el vuelo con toda seguridad, se habría realizado pero estoy seguro que en una fecha muy posterior.

Cuando expuso su idea a la superioridad allá por el año 1950, se sopesaron los conceptos de que el transporte aéreo y la soberanía que se ejercía sobre la Isla de Pascua, si se sabía aprovecharlas inteligentemente, nos brindarían la oportunidad de lograr nuevamente una destacada posición en las rutas de comunicación mundiales, posición que se había debilitado con la apertura del canal de Panamá.

Además de lo anterior y entre muchos otros antecedentes, se consideró la conveniencia que la Fuerza Aérea de Chile estableciera un control, más efectivo, del área económica frente al litoral chileno y sobre sus posesiones insulares.

Se daría también cumplimiento a los compromisos contraídos con la O.A.C.I.

Cuando su excelencia el Presidente de la Republica de Chile, Gabriel González Videla, escuchó estos planteamientos le brindó su aprobación y apoyo inmediato.

Ya no era un secreto. El vuelo del Manutara era una realidad.

La Fuerza Aérea de Chile hizo suya la idea de Parragué y de aquí en adelante se trabajó institucionalmente para llevar a cabo este proyecto.

Se nombró una tripulación de nueve hombres, cada uno de los cuales asumió una tarea específica:

- Horacio Barrientos Cofré, Comandante de Grupo y Comandante de la Aeronave.
- Roberto Parragué Singer, Capitán de Bandada, Piloto y encargado de establecer los planes de comunicaciones con la Armada.
- Alfredo Aguilar Zerón Teniente 2º,

Copiloto.

- Jose Núñez Rousseau, Teniente 2º, Navegante.
- Sabino Poblete Alay, Subteniente y ayudante del Copiloto y del Navegante.
- Sargentos 1º Héctor López Celedón y Gilberto Carroza, Mecánicos.
- Cabos 1º René Campos Figueroa y Mario Riquelme Carrasco, Radiooperadores.

A ellos correspondió la preparación y la realización del vuelo.

Se efectuaron varios vuelos de prueba. En el último de ellos se despegó desde el aeródromo de Los Cerrillos al atardecer del día 27 de diciembre de 1950. Plan de vuelo: Cerrillos, Valparaíso, Antofagasta, San Félix-San Ambrosio, Juan Fernández, Talcahuano, Los Vilos, Quintero.

Tiempo volado: 19:30 hrs. Récord de Chile de permanencia en el aire, sin reabastecimiento, récord que hasta hoy día se mantiene.

Con el correr de los años, hechos o actuaciones vividas hace ya mucho tiempo, tienden a perder su verdadera dimensión. A veces las magnificamos, a veces las minimizamos y porque no, a veces las olvidamos.

Por eso es conveniente o necesario retroceder a la fecha de los acontecimientos y recordar los orígenes de lo sucedido.

Hoy, cuando pasajeros cómodamente sentados cruzan el Pacífico rumbo a Rapa Nui, no saben, y no tienen porqué saberlo, cómo se realizó el primer vuelo a la Isla de Pascua. A ellos solo les interesa que la distancia a la Isla será cubierta en cinco horas de vuelo y desconocen que el primer vuelo, para cubrir esa misma distancia, tomó diecinueve horas con veintidós minutos.

Los preparativos continúan y el 18 de enero de 1951, la tripulación del avión Catalina 405, bautizado como «Manutara», era despedida en Quintero por el Comandante de Grupo Felipe Araya Stiglich quien en parte de su discurso expresó *«Durante vuestro viaje estad seguros que todos nosotros os acompañaremos en el pensamiento y que cada milla que se aproxime a vuestro destino será un motivo de júbilo que culminará con la alegría más intensa en el momento de un feliz aterrizaje que os deseamos»*.

Contestó el Comandante Barrientos: *«Partimos respaldados por el esfuerzo material y empujados por el espíritu de todos ustedes»*.

A las 09:55 horas del día 18, escoltados por 3 B-25 el Manutara abandonaba Quintero.

Aterrizamos pensando en lo que íbamos a al-



El PBY en La Serena, frente a la estación de radio

la de mañana en la cancha de aviación para despedir a ese grupo de chilenos que tendrá como principal objetivo de su empresa, hacer más chileno ese pedazo de Chile, que medita en medio del Pacífico».

El resto de la prensa informaba en sus páginas principales sobre el vuelo del Manutara.

«El Día» de La Serena traía un titular que decía *«Miles de voces cantando el himno patrio despedirán mañana a los tripulantes del Manutara»*

Miles de personas. A lo mejor la tribuna se llenaba.

morzar. Eran las 11:50 horas del día Jueves 18 de Enero de 1951. A un costado de la pista del Aeródromo de La Serena, una cuadrilla de carpinteros trabajaba afanosamente dando los últimos toques a una tribuna de madera.

Al descender la tripulación del avión, el Catalina 405 «Manutara», la curiosidad nos llevó a conversar con los trabajadores y preguntarles a qué se debía que en el aeródromo se estuviera construyendo una tribuna. Uno de ellos con toda sencillez contestó: “Es para el público que va a venir mañana a despedir un avión que va para la Isla de Pascua”.

Sabíamos que S.E. el Presidente de la República Don Gabriel González Videla, el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Ministro de Defensa y otras autoridades civiles, militares y religiosas nos iban a despedir. ¿Pero una tribuna para el público?. Estábamos conscientes de que alguien más nos iría a despedir. Vendrían aviones desde Quintero. Eso lo sabíamos. Pero ¿público para llenar esa tribuna? Nos pareció un gasto excesivo.

Al llegar al hotel y leer la prensa local nos dimos cuenta que para La Serena éste era su vuelo.

El diario «El Día» del 18 de Enero, en su editorial expresaba: *«Demostrar la unidad de un sentimiento patriótico ante el esfuerzo que realiza la FACH para alcanzar hasta la lejana Isla de Pascua, es una obligación de todo ciudadano en el día de mañana, en que nuestros aviadores despegarán con rumbo a Rapa Nui».*

El editorial terminaba: *«Que sea cita de honor*

Algo raro nos pasó. A medida que leíamos lo que la prensa informaba sobre el vuelo del Manutara y nos imponíamos de las expectativas y de la confianza que en nosotros se depositaba, creo que recién nos dimos cabal cuenta de la enorme responsabilidad que teníamos, no sólo ante la FACH, sino que ante una nación entera.

El día 19, alrededor de las 16:00 horas, nos dirigimos al aeropuerto. El avión ya había sido revisado y cargado en la mañana.

A las 17:50 llegó el Sr. Presidente de la República.

Mientras la banda del Regimiento «Arica» le rendía los honores de reglamento, el Presidente se dirigía a la tripulación del Manutara saludándoles y preguntándoles detalles de lo que a cada uno le correspondería desempeñar en el vuelo.

Vino luego la ceremonia de despedida, hablando en primer término el Sr. Alcalde de La Serena, seguido por el Sr. Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire don Aurelio Celedón Palma y luego S. E., el Presidente de la República.

En un vibrante discurso S. E. expresó en parte de él:

«Porque Rapa Nui es Chile, porque nuestra voluntad irrevocable es que sea eternamente chilena, estamos en el deber de demostrar al mundo que somos capaces de incorporar la distancia que nos separa de ella, al tráfico actual de nuestras líneas de comunicación.

Terminó su alocución diciendo:»Tripulación del Manutara: os acompañan la confianza y el patrio-

tismo de la Nación”

Las tribunas estaban llenas. Según la prensa 20.000 personas concurrieron a despedir al Manutara.

Cuando la tripulación se dirigía al avión, el público de la tribuna nos rodeó, mientras nos abrazaban y nos deseaban suerte. El público de la tribuna aplaudía y agitaba pañuelos blancos.

Me voy a permitir hacer un paréntesis de tipo personal y recordar lo que fue para mí, uno de los momentos más emocionantes de todo el viaje. Jamás lo he comentado hasta ahora, ni siquiera a mi familia.

Mientras agradecía los saludos de la tribuna, entre el público divisé a alguien que jamás esperé ver ahí. Era mi padre que había viajado hasta La Serena, sin que yo lo supiera porque, como dijo, no quería molestar.

Bajó de la tribuna y me despidió. Fue el último abrazo que recibí antes de abordar el avión.

Fue también el único familiar de la tripulación que concurre a despedirnos. Aún con esa emoción y al grito de ¡Viva Chile! del público presente, despegamos a las 19:21 horas del continente.

La noche nos encontró en pleno vuelo.

Muchas veces surge la pregunta de porqué el vuelo se hizo de noche. La respuesta es sencilla. En el año 1951 la única ayuda a la navegación aérea del Manutara fueron las estrellas, el sol y la luna. No existían otros medios.

Al despegar de La Serena, el Presidente de la República Gabriel González Videla, hizo entrega de un saludo a los habitantes de Isla de Pascua.

El saludo expresaba:

«La Serena, Enero 19 de 1951

Compatriotas

El avión «Manutara» que volando sobre el mar, llega hasta vuestras costas, como el pájaro de la suerte de vuestras leyendas -cuyo nombre ostenta- os anuncia tiempos mejores.

Por la ruta del aire, trazada por su vuelo, os envío mi mensaje de saludo y os doy con él la seguridad de que este viaje marca la iniciación de la línea que, en tiempo no lejano, unirá vuestra isla al continente.

Y terminaba su mensaje diciendo:

Acogedlos como lo que son, mensajeros de paz y prosperidad. Y en sus manos estrechad las manos que os tienden desde las más apartadas regiones todos vuestros compatriotas.

(Firmado.) Gabriel González Videla, Presidente de Chile”.

Eran las 11:40 horas, hora de Rapa Nui de un 20 de Enero de 1951, cuando la tripulación del

Catalina 405 «Manutara» ponía término a 19:22 horas de vuelo, tiempo que había sido necesario para cubrir los 3.796 kilómetros que separaban a la ciudad de La Serena de Rapa Nui.

Se habían consumido 7.250 litros de combustible. Aún quedaba una reserva para 2 horas de vuelo.

Uno a uno los tripulantes fueron descendiendo del avión.

Un Viva Chile llenó los aires de la Isla, mientras escuchábamos la Canción Nacional.

Parecía imposible. Parecía increíble. Hacía sólo algunas horas que habíamos despegado de La Serena y ahora nos encontrábamos en medio del Pacífico.

Recibimos el saludo de las autoridades y también de un hombre con quien conversaríamos en más de una oportunidad durante nuestra estadía en Rapa Nui: El Padre Sebastián Englert.

Como olvidar a Miguel Teao, primer habitante de esa isla que se acercó a saludarnos.

Como olvidar a ese auténtico patriarca de Rapa Nui: Pedro Atán.

Me gustaría poder nombrar a todos aquellos que con tanta amistad estuvieron con nosotros en más de una oportunidad, los hermanos Santiago, Agustín y Leonardo Pakarati, Guillermo Tepije, Alberto Paoa, Moisés Tuki y tantos otros.

A la mujer de Rapa Nui mi homenaje en las personas de Diana Charlín Paoa, María Teao, Elena Nahoe, Rosita Paoa, Carolina Hey y Ana Rapahango.

Los días que pasamos en esa isla constituyen recuerdos inolvidables.

Como inolvidable es el recuerdo del Padre Sebastián Englert. En las tardes Aguilar, Poblete y yo, concurríamos a visitarlo. Conversar con él era asistir a una clase magistral de arqueología. Sin embargo, además del interés por escucharlo, teníamos otro interés. Al vernos llegar, el Padre Sebastián, para expresar su alegría por la visita, destapaba una botella de vino de misa. Nunca nos opusimos y la botella rápidamente desaparecía. No podría decir, con exactitud, cuantas misas nos tomamos.

Como no agradecer a los hombres y mujeres Rapa Nui que solicitaron que el Manutara fuera oficialmente bautizado.

Retrocedamos en el tiempo y ubiquémonos en el día del aterrizaje del Manutara en Rapa Nui.

El día 20 de Enero de 1951 se aterrizó en la pista de tierra de Mataveri la que, debido a una prolongada sequía se encontraba dura y en excelentes

condiciones. Después de nuestro aterrizaje empezó a llover y llovió durante casi tres días con gran alegría de los pascuenses que achacaban esta lluvia al «Pájaro de la Buena Suerte».

Pero, mientras los pascuenses se alegraban, la tripulación del Manutara veía con preocupación como la pista se reblandecía y las ruedas del avión se empezaban a enterrar en el barro. Creo que fue en este momento que el nombre de «Pájaro de la Buena Suerte» ya no nos pareció tan apropiado.

Se empezó a barajar la idea, por el Comandante de la Aeronave Comandante Barrientos y el Piloto Capitán Parragué, de que se despegara el avión con carga mínima, se amarizara, se cargara full de combustible y se despegara desde el mar.

El Copiloto Teniente Alfredo Aguilar Zerón y el Navegante José Nuñez Rousseau trataron de hacerse escuchar para oponerse a la idea pero «donde manda capitán no manda marinero» de aquí que las objeciones que se hicieron no fueron escuchadas.

Dado el estado fangoso de la pista, el avión no pudo rodar hasta el cabezal de despegue y debió recurrirse a yuntas de bueyes para moverlo.

Ya en el cabezal de despegue el avión fue cargado a full de bencina (1.750 galones) y como existieran dudas de que el avión pudiera rodar hasta alcanzar la velocidad necesaria para el despegue, el Subteniente Sabino Poblete Alay con el resto de la tripulación, los mecánicos Sargentos 1º Héctor López Celedón y Gilberto Carroza, más los radiotelegrafistas Cabos René Campos Figueroa y Mario Riquelme Carrasco, construyeron una cama de piedras para la rueda de nariz y cada una de las ruedas laterales, de una extensión aproximada a los 50 metros.

La casi totalidad de la población de la Isla se encontraba presente para no perderse detalle del despegue y de la ceremonia previa que incluía

la bendición y el bautizo oficial del avión como «Manutara».

La bendición fue impartida por el padre Sebastián Englert y el bautizo, con la chispeante botella de champaña, le correspondió a la señora del Gobernador Marítimo de la Isla. Esta dama hizo presente que ella tenía «muy mala mano» para ser madrina ya que casi todos sus ahijados pascuenses habían fallecido. De nada valieron sus objeciones. ¿Qué podían significar ellas ante el «Pájaro de la Buena Suerte»?

Terminada la ceremonia, que fue emocionante, la tripulación se despidió de las autoridades y de los pascuenses y tomó su ubicación en el avión.

Se pusieron en marcha los motores mientras los pascuenses nos despedían agitando pañuelos blancos.

Después de la prueba, con el avión frenado,

se aceleraron los motores al máximo y se soltaron los frenos.

Cuanta razón tenía la madrina cuando expresó que ella tenía «muy mala mano». Después de rodar 3 ó 4 metros el avión se salió de la cama de piedras de 50 metros y las ruedas se hundie-



El Manutara accidentado con su ala derecha dañada en la Bahía de Hanga Piko

ron en el barro.

Vino la orden que tanto temía: se despegaría desde el mar. Nuevas objeciones que al igual que las anteriores también fueron desestimadas.

El Comandante de la aeronave me ordenó que descargara por gravedad 1450 galones de bencina, los que en tambores de 200 litros debieron ser trasladados en carretas de bueyes hasta el muelle de la Isla, distante unos 3 kilómetros de donde se encontraba el avión. Allí los tambores fueron embarcados en lanchones para volver a ser cargados, con la bomba de emergencia, en el Manutara o Pájaro de la Buena Suerte, ya oficialmente así bautizado.

El avión casi vacío, con sólo 5 tripulantes: Capitán Parragué, Teniente Aguilar, Subteniente

Poblete y dos tripulantes, logró despegar «comiéndose» toda la pista.

Un vacío se produjo en mi estómago al pensar qué habría pasado si el avión no se empantana.

El Manutara amarizó y efectuó dos despegues. Casi vacío demoró 30 segundos en cada despegue desde el mar. Después del segundo amarizaje el avión se amarró al Vapor Allipén que se encontraba fondeado en la Bahía de Hanga Piko. El estado del mar: calmo.

Tres horas duró la maniobra de carguío de bencina. Cuando se terminó aún había luz natural y el estado del mar todavía se prestaba para un buen despegue.

El Comandante de la Aeronave y el Piloto desestimaron mi sugerencia, de un despegue inmediato y optaron por esperar la salida de la luna, efectuar un despegue nocturno y comer en el Vapor Allipén antes de despegar.

Puede que algunos lectores se pregunten porqué sólo aparezco yo sugiriendo que no se procediera en la forma cómo se hizo. Esto tiene una respuesta lógica. Después de Parragué, era quién más horas de Catalina tenía en la tripulación (Parragué: 1453 horas. Núñez: 837 horas).

Mientras se comía, el estado del mar cambió. De calmo pasó a mar boba, con olas de una altura tal que cuando nos encontrábamos en el seno de la ola casi no veíamos al Vapor Allipén que estaba a nuestro lado.

Fiel a las órdenes impartidas se esperó la salida de la luna y se largaron las amarras. Eran las 22:30 horas, hora de la Isla de Pascua. Nos internamos unas cuatro millas mar afuera para despegar contra la Isla, aprovechar en mejor forma la luz de la luna y la dirección de las olas.

La distribución de la tripulación cuando se inició la carrera de despegue era la siguiente: Capitán Parragué, Piloto - Teniente Aguilar, Copiloto - Comandante Barrientos de pie entre Piloto y Copiloto - Sargento Carroza, en la torre del mecánico - Sargento López, en el compartimiento del navegante - los radiotelegrafistas cabos Campos y Riquelme en el blister izquierdo - en el blister derecho mirando hacia la proa el Subteniente Poblete y mirando hacia la cola, yo.

A los 55 segundos de carrera de despegue siento que quedamos en el aire y le digo a Poblete: ¡Despegamos!, a lo que Poblete me contestó: ¡No! ¡Nos vamos a estrellar!.

Dicho y hecho. Nos estrellamos. El Piloto perdió la ola sobre la cual estábamos corriendo y sin velocidad se estrelló contra la ola siguiente. Esto

significó la pérdida de la compuerta izquierda de la rueda de nariz, carrusel a la izquierda, rotura de los montantes del flotador izquierdo, quiebre de la punta del ala derecha y rotura del blister derecho. Era un poco más de las 22:30 horas y estábamos a cuatro millas de la costa, mar adentro.

Cuando sólo habían transcurrido 30 segundos de la carrera de despegue, la cabina se llenó de humo ya que al mantener los motores a máxima potencia durante demasiado tiempo, se quemó un dinamotor.

La presión del agua al entrar el avión en carrusel, rompió el blister derecho y me botó sobre el piso del avión. En esos momentos creí que nos habíamos hundido, ya que sentí que me encontraba bajo el agua. Felizmente, al hacer lo que yo creí era un esfuerzo postrero por lograr salir del avión, que creía hundido, ya que mi cara estaba bajo el agua, me di cuenta que el agua dentro del avión era muy poca pero como me encontraba boca abajo, la sensación era de estar totalmente bajo el agua.

A estas alturas no sabíamos cual era la cuantía de los daños. Sólo sabíamos que las alas, alternadamente, se sumergían en el mar dando la sensación de que, en cualquier momento, nos daríamos vuelta de campana.

El Teniente Poblete subido sobre las alas, servía de contrapeso gateando de un ala a la otra.

Mientras tanto, por haberse quemado un generador no teníamos comunicaciones radiales con el Vapor Allipén y con los motores a ralentí.

La única forma de pedir auxilio, era el pistolete de señales. Se lanzó una primera bengala, que fue vista desde el Allipén, pero como no había comunicación radial, se pensó que nos estábamos despidiendo y nos contestaron con otra bengala. Y así nos fuimos. Su bengala y otra bengala más. Soy un convencido que somos los precursores de la celebración del “Año Nuevo en el Mar”, que todos los 31 de diciembre a media noche se celebra en Valparaíso.

El cabo radiotelegrafista Campos, mientras tanto, había conseguido conectar baterías y en forma angustiada llamaba: ¡Allipén, Allipén! y más angustiosamente nos informaba: ¡el Allipén no nos escucha!.

Pero, la realidad era otra. El Allipén sí nos escuchaba y nos contestaba. Lo que sucedía era que por el nerviosismo, al cabo Campos se le olvidó colocarse los fonos.

El capitán ingeniero de la Fuerza Aérea de Chile Marcelo Fagalde, que se encontraba embarcado en el Allipén y que había tenido la responsa-

bilidad de la revisión técnica del Manutara en la Isla, se embarcó en una lancha a motor y partió al rescate.

Recuerdo nítidamente al Capitán Fagalde, de pie en la proa, mientras todos escuchamos con alivio el chac, chac, chac, que hacía el motor de la lancha que se acercaba al avión.

Al aproximarse al Manutara se escuchó la voz del Capitán Fagalde que decía: ¡Mi Comandante! ¡Capitán Fagalde al rescate!

Pero, junto con estas frases se extinguió el chac, chac de la lancha y mientras esta desaparecía en la oscuridad de la noche, se volvió a escuchar la voz del Capitán Fagalde diciendo: ¡Mi Comandante! ¡se nos acabó la bencina!.

Afortunadamente el Capitán del Allipén llegó al lugar del accidente y nos remolcó hasta dejarnos amarrados al barco.

Vino después la faena de salvataje donde el Teniente Aguilar y la tripulación tuvieron una destacada actuación.

Regresamos al continente, mejor dicho al Grupo de Aviación Nº 2, Quintero, en la Fragata Covadonga, que había servido como radiofaro.

Desembarcamos en Quintero el 9 de Febrero de 1951 a las 05:15 horas, donde fuimos recibidos con gran cariño y sobre todo comprensión.

Recuerdo que el día que íbamos a despegar rumbo a la Isla de Pascua, en La Serena, el Sr. Obispo de esa ciudad, en declaración a los periodistas les manifestó que a nuestro regreso la Iglesia nos otorgaría una medalla de oro.

El domingo 20 de Febrero de 1951, en la loza de la Base de Quintero, se celebró una misa de campaña donde el cura párroco de Quintero «Don Goyo» nos regaló una medallita de la Virgen del Carmen. Ha sido éste el único reconocimiento público de la Iglesia que hemos recibido, hasta ahora, por nuestro viaje a la Isla de Pascua.

Han transcurrido los años y cada vez que concuro a la playa de Quintero y escucho en las noches el chac, chac del motor de los botes pescadores que se internan en el mar, un escalofrío recorre mi espalda, no por el recuerdo del accidente mismo, sino porque en ese entonces yo no sabía nadar. Después de esa noche, en Isla de Pascua, me hice el firme propósito de convertirme en un eximio nadador. Han transcurrido los años y aún mantengo ese firme propósito. Algún día, estoy seguro, aprenderé a nadar.

A través de los años, muchas veces, al contemplar el firmamento pienso, porque a veces todavía pienso, que el Vuelo del Manutara, no se inició

un 19 de enero de 1951. Pienso que el Supremo Hacedor cuando creó el Universo hace millones de años, El ya sabía que una noche de enero de 1951, un tripulante de un avión de la FACH buscaría afanosamente entre esos millones de estrellas que iluminan el firmamento, a tres de ellas para que lo guiaran hasta ese lejano lugar llamado Rapa Nui.

Los griegos le dieron a esas tres estrellas los nombres de: Rigel, Canopus y Acrux.

Esa noche del 19 al 20 de enero de 1951, esas tres estrellas, al contemplar una luz que, por primera vez, no en la historia de la Fuerza Aérea, no en la historia de Chile, sino que en la historia de la Humanidad, se desplazaba por sobre la inmensidad del Océano, deben haber pensado o exclamado:

¡Por fin! ¡Por fin están aquí!.

El General Rafael Sáenz Salazar: “Un pionero de la Aeronáutica Chilena”

Leopoldo Porras Zúñiga
General de Brigada Aérea

“Chile, si quiere ser una unidad, deberá ser un “Chile Aéreo”, deberá estar surcado por aviones de un extremo a otro. Si Chile quiere ser uno, nuestro paso deberá tener la medida de un compás cuya punta se clave en Arica y la otra en Magallanes. Solo así podremos subsistir; siendo, primero, los hijos del aire; después, los del mar.”

Benjamín Subercaseaux. 1938¹

Recuerdo haber sido presentado al General Sáenz en la casa de un tío de la que sería mi futura esposa, en un lejano e indeterminado día a mediados del siglo pasado. Posteriormente departí con él y su familia gratos momentos en muchas otras oportunidades.

En esa época el General estaba llegando a unos muy bien conservados sesenta años de edad. Con su metro ochenta de estatura era más alto que el promedio del común de los varones chilenos. Sentado o de pie mantenía sus espaldas muy erguidas, casi echadas para atrás, revelando sus largos años de formación militar. De facciones regulares y placenteras. Era más bien serio, cuando sonreía o reía lo hacía discretamente, como temeroso de estar cometiendo un desliz. Aunque de trato muy cordial, denotaba el carácter de un jefe acostumbrado a ejercer el mando con energía, mucha seguridad en sí mismo, siendo muy exigente con sus subalternos e, incluso, hijos como con sí mismo. Hablaba raramente de su carrera militar o sus logros en el campo de la aeronáutica nacional.

Sin embargo, como el lector podrá apreciar al leer este escrito, fue una figura señera en la creación de lo que es hoy día la moderna aviación comercial chilena. Merece plenamente estar entre la pléyade de los pioneros de la aeronáutica nacio-



General Rafael Sáenz Salazar

nal, provenientes de las filas del ejército, pero que en su juventud abrazaron la vocación del aire en los primeros años de vida de la Fuerza Aérea de Chile.

El General Rafael Sáenz nació en Coronel el 24 de Octubre de 1897. Su padre fue el Sr. Ramón Sáenz Ramírez, administrador del puerto de Tomé y su madre Doña María Tomasa Salazar. Pasó su niñez y efectuó sus estudios primarios e inicios de los secundarios en dicha localidad, la que debe haber sido a fines del siglo XIX un hermoso y tranquilo pueblo costero.

A la temprana edad de catorce años abandona sus juegos de adolescente y pueblo natal, convirtiéndose en cadete de la Escuela Militar el 17 de Marzo de 1911. Su apoderado en Santiago fue su tío el General de Ejército Don Aureliano Sáenz, quien pudo haber sido el inspirador de su vocación por seguir la carrera de las armas.

Después de sortear exitosamente las exigencias intelectuales y físicas de los seis años de cadete de la Escuela Militar, se gradúa como Teniente 2° del Arma de Infantería el 27 de Enero de 1917, a la edad de 20.

En los siguientes tres años cumple destinaciones sucesivamente en los Regimientos de Infantería N° 7 “Esmeralda”, N°6 “Chacabuco” y N°14 “Caupolicán”. Al final de este periplo de su vida militar es ascendido a Teniente 1° el 5 de Febrero de 1920. En algún momento y por circuns-

tancias que no me fue posible develar, el Tte. Sáenz fue atraído por un potente deseo de convertirse en un piloto militar. Seguramente vió aviones militares desplazándose veloz y grácilmente de horizonte a horizonte y supongo que le debe haber parecido más atractivo y motivador transitar por el aire, los escabrosos terrenos sobre los cuales había y tendría que caminar en su calidad de soldado de infantería.

Cualquiera que haya sido la razón, es obvio que el Tte. Sáenz sintió la irresistible vocación de convertirse en un soldado del aire para involucrarse en la maravillosa aventura aeronáutica que recién se estaba iniciando en el Chile de comienzos del siglo XX.

Su ingreso al curso de vuelo de la Escuela de Aviación, el 10 de Abril de 1921, es el primer paso de una carrera jalonada de continuos desafíos en los cuales demostraría su extraordinaria capacidad para aprender sobre la marcha y emprender con éxito proyectos que hoy día sólo serían confiados a profesionales con mucha experiencia y enjundiosos títulos universitarios.

Le tocó en suerte ser uno de los sesenta y tres oficiales alumnos convocados para ser instruidos por la famosa Misión Scott. Se graduó de piloto militar el 13 de Mayo de 1922 a la edad de 25 años. Entre sus compañeros de curso se pueden mencionar a muchos, que al igual que él, fueron destacados pioneros de la aeronáutica nacional. Tal es el caso de Diego Aracena, Armando Cortínez, Federico Baraona, Armando Castro y otros distinguidos precursores.²

A lo largo de la próxima década, el novel piloto incrementa continuamente sus habilidades en el dominio del arte del vuelo y del mando aéreo militar. Al mismo tiempo, sus continuas participaciones en misiones y comisiones aéreas destacadas dentro y fuera del país van formando, las que serían, sus notables condiciones de líder de alto nivel en la conformación del Poder Aéreo de Chile.³

Con respecto a las comisiones que se le encomendaron en este período, me parece que es de primerísima importancia destacar el viaje que realizó a Suecia a las órdenes del General Pedro Pablo Dartnell Encina en Octubre de 1925. El Tte. Sáenz tiene que haber asimilado las avanzadas ideas del General Dartnell sobre el señero futuro que él pensaba tendría la aviación en el campo militar y del desarrollo nacional al nivel mundial⁴. Así como la imperiosa necesidad de formar en Chile una aeronáutica que pusiera a Chile a la vanguardia de los países americanos en el desarrollo de este nuevo componente de los países modernos.⁵



Avion Curtiss Cóndor. Tres de estos aparatos se adquirieron en 1935

En el ámbito nacional, integra como piloto de un avión Junker biplaza la delegación aérea que concurrió a la ciudad de Arica con el propósito de presentar los saludos del gobierno de Chile al delegado Norteamericano en las negociaciones para la solución del diferendo Tacna – Arica. Además, se aprovechó la oportunidad para mejorar la experiencia de los pilotos en la ruta norte. El Tte.1° Sáenz efectuó esta comisión en forma impecable, a pesar de no conocer la ruta, carecer de información meteorológica confiable, falta de aeródromos y problemas para el abastecimiento de combustible. El raid se efectuó entre el treinta de Julio y el diez de Agosto de 1926.

Ese mismo año (1926) es ascendido a Capitán de Ejército y es destinado a la Escuela de Aviación. Allí asume cargos en el área de instrucción de vuelo y de mando. Específicamente, como comandante de la Escuadrilla de instrucción en 1927 y Subdirector de la Escuela en 1929. Además, de lo anteriormente explicado, se involucra en otras actividades, como Secretario del primer directorio del Club Aéreo de Chile e Instructor del primer curso para pilotos civiles del recientemente creado Club Aéreo (1928-29)⁶.

En esta última década de los veinte alcanza un alto nivel en el arte del vuelo al titularse “Maestro de vuelo” en Febrero de 1929. En tal calidad se le da la responsabilidad de demostrar e instruir pilotos en la operación anfibia de un avión Cirrus Moth dotado de flotadores en la localidad de Puerto Saavedra, ese mismo año.

Especial mención merece la demostración que efectuó del potente avión inglés Bristol “Bulldog” en la Escuela de Aviación en Diciembre de 1929. Este biplano estaba siendo ofrecido a la Escuela por la firma inglesa Bristol y para tal efecto trajo desarmado a Chile uno de estos aviones. Fue armado en la Escuela y volado acrobáticamente por

Sáenz, en la demostración antes mencionada. Sin embargo, la superioridad aeronáutica del Ejército no se interesó en adquirirlo. En esos mismos años este modelo estaba siendo incorporado en los grupos de combate de la Fuerza Aérea Real (RAF) de Gran Bretaña.

Desde los inicios los pilotos ingleses lo catalogaron de poco maniobrable y peligroso en vuelo acrobático a baja altura. Justamente dos años des-



Potez 56 en vuelo

pués, el famoso piloto inglés Douglas Bader, sufriría el accidente que le costó perder ambas piernas al intentar un rol a baja altura en uno de estos mismos aparatos⁷. No habrán escapado a la pericia de Rafael Sáenz estas debilidades de este avión y junto a otras consideraciones, su opinión puede haber contribuido a evitar la compra de un avión problemático.

Como es sabido, el Presidente Ibáñez decretó la creación de la Fuerza Aérea de Chile el 21 de Marzo de 1930 y designó al Comodoro Arturo Merino Benítez a cargo de esta nueva Institución de la Defensa Nacional con el título de Subsecretario de Aviación. El Comodoro fue el verdadero artífice de la promulgación de dicha visionaria decisión presidencial. Merino poseía tres de las potencialidades capaces de convertir en líderes reales a personas dotadas con ese galardón: Un proyecto visionario completo; Una voluntad de hierro para impulsarlo hasta su completación. Un Presidente de la República y seguidores que creían en él y en la bondad de su proyecto aeronáutico para Chile. Merino demostró la grandiosidad de su visión al impulsar, simultáneamente, con la formación de la Fuerza Aérea las otras instituciones fundamentales del Poder Aéreo y de la aeronáutica nacional; Una industria aeronáutica; Una aviación civil deportiva; La construcción de una infraestructura aérea y la puesta en marcha de una empresa de aviación comercial nacional que uniera por aire Chile desde Arica a Magallanes.

Para llevar adelante esta última iniciativa necesitaba encontrar un líder idóneo entre sus subalternos, ninguno de los cuales tenía experiencia general ni particular en la materia.

No existe un testimonio directo de las razones por las cuales Merino decidió designar como Director Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional en formación al Capitán de Bandada Rafael Sáenz Salazar el 22 de Junio de 1932. Sin embargo, él tiene que haber constatado en el Capitán Sáenz las habilidades y potencialidades que se requerían para superar con éxito tamaño desafío. Por otra parte, en una entrevista a Rafael, hijo mayor de Sáenz, aseguró que existía una gran confianza entre ambos. El devenir del tiempo confirmó lo sabía que fue la elección del Comodoro Merino.

La meta fundamental que debía alcanzar el Capitán Sáenz era dar vida a una empresa de transporte aéreo enlazada con la Fuerza Aérea, pero autónoma en su gestión administrativa, financiera, logística y operativa. Además, sin que así se lo propusiera, iría, simultáneamente, construyendo el basamento sobre el cual se sustentaría a muy largo plazo una institución comercial aérea completamente independiente de su alma mater la Fuerza Aérea y del Estado de Chile.

No existen evidencias que demuestren que Sáenz hiciera un gran análisis de proyecto, ni que definiera un plan estratégico de crecimiento. Lo que se puede asegurar es que sus decisiones demuestran que concordaba perfectamente con la irrenunciable resolución de Merino de reservar el transporte de pasajeros y carga para una Línea Aérea Nacional. Su objetivo de largo plazo, era dotar al país de una empresa civil capaz de proveer de estos servicios, tan eficientemente como las em-



General Sr. Sáenz como Vice-Presidente Ejecutivo de LAN en 1943

presas extranjeras que se mostraban interesadas en capturar este naciente y prometedor mercado nacional

Rafael Sáenz ejerció el cargo de Director Ejecutivo de LAN la primera vez entre 1932 y 1935 inclusive. En la segunda oportunidad ejerció la jefatura de LAN como Vice Presidente Ejecutivo entre los años 1943 y 46 inclusive.

En la primera administración centró sus esfuerzos en dar cumplimiento a la idea del Comodoro Merino de independizar la Empresa de la Fuerza Aérea de Chile, mediante la compleja tarea de traspasar a LAN los medios que la Institución había adquirido para formar esta línea aérea y en dotar a la naciente empresa de las siguientes capacidades: (1) Aviones modernos de transporte de pasajeros. (2) Agencias comerciales en las ciudades que cubrían las rutas de LAN. (3) Maestranza Central equipada con lo necesario para efectuar la recuperación y mantenimiento de las aeronaves. (4) Infraestructura aérea apta para atender los pasajeros y aviones. (5) Cuerpo de pilotos civiles comerciales⁸. (6) Devolver a la Fuerza Aérea los pilotos que prestaban servicio en la Empresa.

Con respecto a la adquisición de aviones, gestionó con mucha sagacidad en EEUU la compra de tres aviones Curtiss Cóndor, para 15 pasajeros, usados, pero en excelente estado, a la American Airlines, en vez de aceptar una oferta hecha al consejo de LAN por tres aviones del mismo tipo pero en mal estado. Además, la oferta original era por US \$90.000 puestos los aviones en Nueva York, mientras que la compra a American fue por solo US \$71.000 puestos los aviones en Santiago y sin riesgo para LAN. Es todo un ejemplo hoy día, la acertada y desinteresada defensa de Sáenz del erario fiscal en esta negociación.

A fines de 1935, Rafael Sáenz complementa la compra de los transportes Cóndor con la adquisición en Francia de seis aviones Potez tipo 56 para seis pasajeros. Tanto los aviones Cóndor como los Potez, producen un cambio notable cuantitativo en la capacidad disponible de asientos y cualitativo en cuanto a seguridad de vuelo y comodidad para los



**Lodestar C-60, material llegado a LAN en 1943.
En la foto, de uniforme, el General Sáenz.**

pasajeros. Con la introducción de estos modernos modelos, Sáenz posiciona a LAN como una línea aérea comercial a la altura de las mejores de las medianas potencias aeronáuticas de la época.

Con anticipación a la llegada de estos nuevos aviones, Sáenz recorre las rutas de LAN abriendo agencias comerciales

encargadas de promocionar los servicios de la Empresa y atender la venta de pasajes. Los Agentes de LAN aliviaron de esa carga de trabajo a los mandos de la Fuerza Aérea en provincia que hasta esa época eran ellos los responsables de velar por la buena marcha de la línea.

Con la puesta en servicio de los nuevos aviones y el aumento de pasajeros, la Dirección de la Empresa se esmeró por obtener terrenos para construir aeródromos y aeropuertos donde no había bases aéreas que prestaran este apoyo. De esa forma nacieron pistas de aterrizaje y futuros aeropuertos en Iquique, Vallenar, La Serena y la Chimba en Antofagasta, entre otros.

Junto a los progresos en las áreas mencionadas, Sáenz se abocó a modernizar la Maestranza, tanto para mantener como para recuperar el material aéreo antiguo. Así, como preparar este organismo para responder a las exigencias del mantenimiento de los nuevos aviones en proceso de adquisición. Demuestra el nivel alcanzado por la Maestranza la fabricación de aviones para cuatro pasajeros semejantes al monomotor Fairchild, denominados aviones tipo LAN, el año 1933.

Además de sus funciones en LAN, Sáenz efectuó el Curso de Informaciones para Jefes en 1933 y fue ascendido a Comandante de Escuadrilla en 1934.

Su estatus de casi solterón, a los 38 años de edad, llegó a su fin cuando contrajo matrimonio con Emilia Iscowich, distinguida dama de la sociedad santiaguina el 12 de Febrero de 1935. A fines de año, justo cuando finalizaba su primera gestión en LAN, nació su primer hijo, Rafael Sáenz Iscowich. Quien actualmente es un profesional, gozando de un merecido retiro.

En años posteriores nacieron Sergio y Hernán.

Quienes, para gran pena de sus padres, lamentablemente fallecieron relativamente jóvenes a consecuencia de un accidente Hernán y de una grave enfermedad Sergio.

Al dejar el Comandante de Escuadrilla Rafael Sáenz Salazar la Línea Aérea Nacional en Octubre de 1935, traspasa a su sucesor una empresa comercial aérea en pleno funcionamiento. En consecuencia, merece justificadamente, ser considerado entre aquella legión de pioneros que dieron todo de sí para forjar las Instituciones que hoy conforman el Poder Aéreo de Chile. Posteriormente, consolidará su obra al retornar como Vicepresidente Ejecutivo en 1943.

Durante los siguientes seis años asumió diferentes responsabilidades en la Fuerza Aérea en concordancia con su experiencia y rango de Comandante de Escuadrilla.

Entre los cargos que le encomendaron en esa época, destacan el de Director de la Escuadrilla de Tiro y Bombardeo, Comandante del Grupo de Aviación N° 4 y Adicto Aéreo a la embajada de Chile en Washington entre los años 1940 y 41.

Juntamente con otorgársele el grado equivalente a General de Brigada Aérea, se le encomienda, nuevamente, la gerencia de LAN con el título de Vice Presidente Ejecutivo en Mayo de 1943⁹.

No existe información que explique las causas de esta designación, pero es sintomático el evidenciar que la Empresa estaba en una situación de crisis en lo referente a una dotación de aviones aptos para cumplir con sus servicios de transporte aéreo en ese momento. El peso de los vuelos estaba siendo soportado por seis Lockheed Electra de solo diez asientos cada uno.

Este mismo año llegaron los bimotores americanos Lodestar C-60 en versión militar¹⁰. Estos aviones fueron muy bien y prontamente acondicionados para el transporte de pasajeros por la Maestranza de LAN al iniciarse la gestión del General Sáenz.

Simultáneamente con prestar una especial atención al problema de la dotación de aviones, Sáenz puso en marcha una serie de modificaciones operativas, orgánicas y administrativas con el fin de lograr el nivel de eficiencia y agilidad que requería la Empresa para soportar, sin inconvenientes, sus proyectos de expansión de las rutas nacionales, la apertura de destinos internacionales, aumentar la seguridad de vuelo y mejorar los servicios a sus usuarios.

Concuerda con dichos objetivos, la puesta en funcionamiento de un Servicio de Zarpe en Los Cerrillos, responsable de entregar a las tripulacio-

nes las informaciones de vuelo y el avión listo para emprender el vuelo. Con este servicio, hoy tan normal en las líneas aéreas, solucionaba una serie de potenciales peligros a la seguridad de vuelo y obvias deficiencias en la expedición y puntualidad de los despachos de las aeronaves. Adicionalmente a lo anterior, crea, por primera vez en la Línea, el servicio de azafatas para la atención de los pasajeros.

Con similares propósitos, agrupa todos los organismos del área comercial en una Gerencia Comercial a cargo de un gerente idóneo. Apuntando en la misma dirección, moderniza el área operativa, mediante la fusión de todos los organismos y funciones operativas en un Departamento de Operaciones.

Una vez establecidas las nuevas estructuras, el General Sáenz emprende la tan ansiada meta del Comodoro Merino de unir por aire regularmente Punta Arenas con el resto del Chile. El proyecto lo ejecuta en dos etapas.

En primer lugar, Sáenz pone en marcha un servicio aéreo regional de LAN entre Punta Arenas y Porvenir, dando satisfacción a esta urgente necesidad de la sociedad magallánica. Los vuelos de itinerario de tres frecuencias semanales entre estas ciudades se inician con un avión Electra el 30 de Junio de 1945. Cuando no estaba este avión disponible, era reemplazado por un avión Vultee para un pasajero de la FACH, que era volado por pilotos de la Empresa. Ello es una demostración de lo ligada que se sentía la Institución al éxito de LAN.

En segundo lugar, para la concretación de la ruta Santiago a Punta Arenas y rutas internacionales se requería un avión de mayor autonomía y capacidad. Por esas razones Sáenz agilizó la compra de aviones Douglas de transporte C-47. Una vez llegados al país fueron convertidos por la Maestranza de LAN en aviones de pasajeros.

Con la incorporación de este nuevo material aéreo, Sáenz dispone un vuelo experimental a Punta Arenas, el cual se realizó el 25 de Junio de 1946. Los vuelos regulares se iniciarían definitivamente al año siguiente.

Al mismo tiempo el General Sáenz continuaba con las negociaciones y gestiones con las autoridades aeronáuticas argentinas para emprender con los aviones Douglas vuelos regulares a Buenos Aires. Esta iniciativa la cristaliza, finalmente con la llegada de un avión de FAMA (Flota Aérea Mercante Argentina) a Santiago el 14 de Octubre de 1946 y el aterrizaje de un DC-3

de LAN al día siguiente en la Base Aérea argentina de Morón en Buenos Aires.

Dos meses después de este brillante logro, El General Sáenz regresa a la Fuerza Aérea dando término con todo éxito a su segunda gestión en la Línea Aérea Nacional el 4 de Diciembre de 1946.

Al igual que al fin de su primera gestión, deja en pleno vuelo una Empresa que estaba prácticamente en crisis cuando la recibió el año 1943. En esos momentos únicamente servía la Zona Norte de Chile con solo diez pequeños aviones Electra. En los tres años de Vice Presidente dejó a LAN con una estructura moderna, dotada de los mejores transportes de pasajeros bimotores disponibles en el mercado, rutas aéreas enlazando todo el país desde Arica a Punta Arenas, una línea regional Porvenir - Punta Arenas, iniciando la apertura de rutas internacionales a Buenos Aires y dotada por pilotos profesionales e integrantes imbuidos de un espíritu insuperable de servicio y pertenencia institucional.

Línea Aérea Nacional perduró como una institución del Estado de Chile, tal cual la concibió la Fuerza Aérea de Chile y que contribuyó a formar Rafael Sáenz y muchos otros que le siguieron, hasta que, cumplida la misión pionera de dar vida a una empresa aérea chilena comercial a escala mundial, fue transferida a empresarios privados en la década de los ochenta.

Ese acto puso término a la historia de esa LAN Chile surgida a costa de la vida de tantos héroes, de cuantiosas inversiones estatales y de los ingentes sacrificios asumidos por sus entusiastas directivos y empleados. Sus incasables afanes hicieron realidad los sueños del Comodoro Merino y una pléyade de pioneros civiles y militares de legar a los chilenos una entidad comercial aérea moderna que uniera sólidamente al país y luego lo integrara al sistema de transporte comercial mundial.

Rafael Sáenz culmina su fructífera carrera como Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea al acogerse a retiro el 29 de Octubre de 1947, después de treinta años de prestar valiosos servicios aeronáuticos al país, a Línea Aérea Nacional y a la Fuerza Aérea.

Su vida de General en retiro se caracterizó por su modestia y sencillez. Compartía su tiempo atendiendo a su familia y gozando con sus amigos de excursiones de pesca y caza y largas tertulias en la que se alternaban amenas discusiones con reñidas partidas de dominó. Llamaba la atención, que después de detentar importantes cargos públicos, solo contará para su sustento y descanso con una pen-

sión equivalente a sus treinta años de servicio. Es evidente que a lo largo de su carrera de aviador, la única riqueza que le interesó acumular fue tener la satisfacción personal de ser parte muy activa en el proceso de florecimiento de las Instituciones de la Aeronáutica chilena a las cuales consagró una vida entera profesional.

El General Sáenz emprendió su último vuelo a causa de una enfermedad que no pudo superar, a pesar de luchar denodadamente por su recuperación, el 22 de Febrero de 1985 a los 84 años de edad.

Al cerrar esta reseña histórica, dedicada a la memoria del General Rafael Sáenz Salazar, lo hago con el convencimiento que los chilenos y en especial aquellos imbuidos del espíritu aeronáutico, le rendirán un cálido homenaje a este insigne aviador, quien, en conjunto con muchos otros pioneros de la aeronáutica chilena, entregó sus mejores años en la épica epopeya del forjamiento de las Instituciones que forman parte del componente aéreo del Poder Nacional. Hoy día responsable de explotar el inmenso aeroespacio en beneficio de cada uno de los chilenos y de los ciudadanos del mundo.

¹ Generales. Fuerza Aérea de Chile 1930-1959/ Tomo I, Museo Aeronáutico.

² Historia de la FACH edición 1999 ESNB 95677170306 I Tomo Pag. 193.

³ Historia de la FACH, ibídem, Pag.. 254,257,263,267,268,332, 350,351,353,370,379,380, 381,405,407,409,413,444 y 474.

⁴ Historia de la FACH, ibídem, Pag.. 62 a 66

⁵ Según lo expresado por Rafael Sáenz I., Hijo mayor del General, el objeto de la comisión de Sáenz a Suecia fue volar y evaluar aviones fabricados en dicho país.

⁶ Sáenz fue el instructor de vuelo de Graciela Cooper Godoy la primera piloto mujer chilena.

⁷ Paul Brickhill "Piloto Sin Piernas" traducción de J. C. Torres del original "Reach for The Sky" Pag.53 y 54.

⁸ Sergio Barriga K. "La historia de LAN Tomo I Pags. 13 a 18.

⁹ Ibídem Historia de LAN I Tomo Pags., 30 a 40.

¹⁰ Presencié el aterrizaje de los primeros Lodestar en Cerrillos. Eran unos bimotores panzones que venían mimetizados de verde en el dorso y de un gris claro en el vientre.

Curso Aeronáutico en la Segunda Guerra Mundial



Primer curso de pilotos chilenos en la base aeronaval de Corpus Christi, Texas, EE.UU., junto al comandante de esta base: De izquierda a derecha: Tenientes: Arturo Benson, Ricardo Solari, Ernesto Miranda (atrás); Sub-Ttes. Enrique Maurin y Roberto Reed; Tte. René Ianiszewski (atrás); Tte.1° Roberto Taulis; Sub-Tte. Carlos Finlay (atrás); Cdte. de la Base Aeronaval Almirante A. Eulorgreems; Tte. Emilio Shoenner; Tte.1° Luis Botteselle Jefe de la Delegación chilena; Tte. Juan de Solminihaac (atrás); Sub-Ttes. Omar Gamboa; Héctor Acosta (atrás); Diego Aracena; Germán Acevedo (atrás); Roberto Araos; Tte. Carlos Toro Mazote (atrás); Sub-Tte. Manuel Benavente; Tte. César Ruiz (atrás) y Tte. de la Armada Jorge Domínguez

En Junio de 1942, el Presidente de los EE.UU. de Norteamérica Mr. Franklin D. Roosevelt haciendo gala de su “Política de Buena Voluntad hacia Sudamérica” invitó a que Chile comisionara a 20 Oficiales pilotos de su Fuerza Aérea, para efectuar un entrenamiento aeronáutico en la Base Aeronaval de Corpus Cristi, Texas, de la Armada (Navy) de ese país.

En lo aeronáutico se debe recordar que Mr. Roosevelt habiendo sido un muy gran Presidente, “su amor por el mar y los buques le impidió, en 1935, reconocer la efectividad del Poder Aéreo retrasando con ello el Programa de Bombarderos Pesados”, según lo expresa en su libro “La Causa contra los Almirantes” el prestigiado periodista norteamericano William Bradford, (Revistas de la FACH 23 y 24 del año 1947).

En cuanto a tan importante invitación seguramente influyó el hecho de que nues-

tro país no le alzara el precio del cobre, metal esencial para un país amigo que estaba en guerra.

Ahora bien, la Dirección del Personal de la FACH nominó directamente a 11 Oficiales agregando una vacante para un piloto de nuestra Armada. Los otros 8 fueron seleccionados entre los 16 Oficiales-alumnos que al momento integraban la Escuadrilla de Aplicación de la Escuela de Aviación y que calificarían a fines de Diciembre de 1942 como Pilotos de Guerra.

Las exigencias impuestas en tal selección fueron: un aterrizaje de precisión con el monomotor PT-19 Fairchild y una conversación en inglés con un Capitán de Corbeta norteamericano, asesorado por el Tte. 2° de Aviación (A) chileno Cyril Halley Harris Mac Donald. Para la prueba aérea se trazó una línea blanca sobre el césped de la extensa cancha de El Bosque; en que el piloto, segundos



Vuelo nocturno

El único vuelo nocturno fue efectuado en el monomotor N3N, de construcción naval. La técnica de este vuelo era muy sencilla y el amarizaje muy agradable. La versión terrestre (con ruedas) de este avión se encuentra en el Museo Aeronáutico de Chile, habiéndosele dado el apodo de "El Pirulo"

antes del viraje final hacia la izquierda, para enfrentar el punto o línea blanca del aterrizaje, debía reducir la potencia efectuando un planeo sin valerse del motor y tocar ruedas lo más cercano a dicha línea.

Desde luego, "la suerte o factor Q", tan conocido de los pilotos, ayuda mucho; y el autor que también estuvo metido en "ese baile" dio fe de ello al poner ruedas en la misma línea.

En la segunda prueba no hubo mayor problema ya que, tanto en el Curso Militar de 1940 de la Escuela Militar de nuestro Ejército, en que los alumnos aviadores nos graduamos de Alféreces de Aviación, como en 1941 ya en nuestra Escuela de Aviación como Alféreces-alumnos (Escuadrilla de Instrucción) tuvimos entretenidas clases del idioma inglés.

El transporte, tanto del viaje a Valparaíso en el hermoso tren eléctrico (2:30 hrs. en el Expreso), como el marítimo a EE.UU., en el mercante chileno Nueva Imperial, fueron financiados por el gobierno norteamericano. Eso sí, el viaje en barco fue largo demorando 20 días en llegar a Nueva Orleans, cruzando el Canal de Panamá, ciudad que de noche quedaba a media luz, dado el conflicto bélico; continuando hacia La Habana donde el barco permaneció una semana. Ahora bien,

el cruce nocturno entre esta ciudad y Nueva Orleans sería un tanto delicado porque el "peligro del submarino alemán" era una realidad. Felizmente en la época Chile aún no rompía relaciones diplomáticas con el Eje Alemania-Italia; más, de todos modos nuestro mercante llevaba pintada la Bandera chilena a babor y estribor, o sea a ambos de sus costados que iban muy bien iluminados. En Nueva Orleans nos recibió el Ayudante de la Jefatura representante de la Fuerza Aérea en Washington D.C. el Tte. 1º de Aviación (A) Alberto Jara Robles, siendo alojados en el hotel "Roosevelt". En nuestra corta estadía en esta hermosa ciudad nos llamó la atención los numerosos letreros "Remember Pearl Harbour" (Acuérdate de Pearl Harbour) seguramente para reforzar el espíritu de defensa de la juventud de su país que estaba en guerra.

Fue así como a fines de Agosto de 1942 llegamos a la que sería nuestra Base Aérea. Allí tuvimos la asesoría del Capitán de Corbeta (Lieutenant Commander) M. Gavett, quien fue una excelente persona que cooperó al Curso en todo instante. Fuimos acomodados en el "Bachelor Officers Quarters" (cuartos para Oficiales solteros) pequeños pero muy confortables. Pronto nos efectuaron exámenes médicos completos. Y semanas después donamos sangre al hospital de la Base, lo que fue muy apreciado por sus autoridades.

Cabe destacar que la Base Aeronaval tenía un pomposo nombre: U.S. NAVAL AIR STATION. UNIVERSITY OF THE AIR, CORPUS CHRISTI, TEXAS. y, en verdad tanto la instrucción teórica de las diversas disciplinas aeronáuticas como las intensivas prácticas de vuelo fueron excelentes, seguramente a nivel mundial.

Luego llega la celebración de nuestro día patrio; en una sobria y emotiva ceremonia, el 18 de Septiembre, bajo el mando del Tte.1º de Aviación (A) Luis Botteselle, se izó en el mástil oficial de la Base nuestra hermosa Bandera a los sones del Himno Nacional ejecutado por la Banda Naval de la Base.

Las clases teóricas

Fueron intensas, de Lunes a Viernes desde las 08:00 a las 11:30 hrs. A.M. y los vuelos en la tarde entre las 14:00 y 17:00 hrs. P.M. Así, se combinaba lo teórico y lo práctico en pro de formar un piloto de portaviones muy bien pre-

EL MONOMOTOR NORTH AMERICAN T-6 (SNJ en la Armada)

En este excelente avión efectuamos vuelos de altura máxima o "techo del avión"; también acrobacias; pero, en especial tiro aéreo en el Golfo de México. En este avión también se efectuaban "ca-

rrera de torpedos" en vuelos nocturnos en que se volaba a 50 pies sobre el agua, simulando un ataque al buque adversario. Desde luego había que efectuar un minucioso ajuste o reglaje del altímetro.





El Monomotor "Vought Sikorsky"

Era el empleado en la Aeronavegación Estimada. Para ello se usaba la pequeña Pizarra de diseño (o Aircraft Navigational Plotting Board) que con su computador adjunto permitía resolver los problemas llegar al punto del combate, atacar y regresar con seguridad al porta-avión propio

parado, para después continuar con la fase de práctica en el portaviones, fase en que no participaría nuestro Curso por razones obvias.

Hubo necesidad de estudiar a fondo el excelente "Manual de Navegación Aérea H.O.N°216" del Departamento Hidrográfico de la Armada (Navy), que incluía una compleja serie de materias aeronáuticas, varias ya conocidas por nosotros, y que abarcaban complicados ejercicios relativos a la Navegación Aérea Estimada y la Celestial.

Para la navegación aérea estimada se disponía de un práctico elemento: era una pizarra manual (Plotting Board con un Computador adjunto, que permitía trazar un diseño del amplio contorno en que se desplazaban los portaviones, graficados los rumbos, coordenadas, velocidades de ellos y los aviones, como igualmente los vientos, resolviendo el conocido "triángulo de velocidades", solucionándose en síntesis el ataque al buque ad-

versario y el regreso al portaviones-base, si el avión lograba salir indemne del seguramente nutrido fuego antiaéreo adversario.

También hubo varios ejercicios sobre aeronavegación celestial nocturna mediante la observación de estrellas y planetas que, mediante el octante permitían resolver la exacta posición de la aeronave.

Igualmente, en el Programa de Estudios se le dio la debida importancia en reconocer las características de los buques y portaviones japoneses y al tipo de aeronaves que transportaban.

Vuelo Instrumental

En ese tiempo existía en EE.UU. de N.A. un "Sistema de Aerovías" en que primaban Estaciones Radio Direccionales (Radio Range Stations). Estaban conformadas por 4 torres transmisoras ubicadas en las esquinas de un rectángulo; 2 torres diagonales transmitían la letra "A" y las otras 2 la "N"; ello permitía que se formaran los "beams" que podrían considerarse como (pasadizos radiales), y en los fonos del piloto se oía un sonido agradable y continuo, pero que al variar la dirección de la aeronave se escuchaba, en morse, la letra "N" (-.) ó la "A" (.-), lo que obligaba a efectuar la correspondiente corrección, que luego siguiendo al "beam" este, en un momento desaparecía lo que significaba que se estaba pasando sobre la estación, que equivalía al "cono de silencio", escuchándose luego una "A" ó una "N"; en síntesis siguiéndose el "beam" adecuado se llegaba al aeródromo o pista correspondiente.

Para la práctica en tierra, y previo al vuelo, se disponía de un entrenador LINK o cabina del piloto con todo el instrumental de una aeronave; en tanto, un registrador eléctrico unido a la cabina registraba en el papel, todos los movimientos, cambios de rumbo y trayectorias que el alumno efectuaba durante el entrenamiento; todo lo cual servía para que el instructor efectuara una crítica de su "vuelo en tierra".

Asociado, tanto al vuelo instrumental como al vuelo por contacto u observado, se efectuaron estudios sobre toda la Reglamentación Civil Aérea, capacitando a los pilotos para volar sobre cualquier región del país norteamericano.

Aviones, vuelos, experiencias

Los ocho novatos de nuestra Escuela de Aviación llegamos a la Base Aeronaval norteamericana con aproximadamente 170 horas de vuelo efectuadas, en el excelente biplano alemán Focke Wulf Stieglitz con motor Siemens de 150 HP; en el norteamericano Fairchild PT-19 monoplano con motor Continental de 175 HP; y, en el biplano británico Avro-626 con motor Jacobs que contaba con una ametralladora sincronizada con la hélice. En este avión se practicó la transmisión y recepción de mensajes aire-tierra y viceversa con el método Morse.

Los vuelos en Corpus Cristi se iniciaron el 24 de Septiembre de 1942 en el excelente biplano, pintado de amarillo fuerte, el Boeing Stearman con motor Continental de 220 HP. En el Campo de Rodd Field. Allí se disponía de 300 aviones y los turnos de vuelo implicaban 80 aviones que despegaban o aterrizaban a determinada hora. Había 2 pistas redondas y amplias. Las aeronaves debían sobrevolar un pilón blanco a mil pies y dirigirse hacia la pista que estaba a cuatro kilómetros; así, los aterrizajes eran simultáneos de manera que se debía estar muy atentos durante la aproximación final, ya que hubo accidentes y de ahí que al avión se le motejara de “el peligro amarillo” (yellow peril); no por el avión, sino por quién lo piloteaba.

El control de los vuelos se llevaba en un pizarrón en que se anotaba el nombre del instructor, del alumno o del examinador que siempre no era el instructor. Aquél alumno que no rendía un buen examen se le anotaba una flecha negativa, hacia abajo, que le significaba recibir más instrucción y repetir el examen. A ningún piloto de la delegación chilena

se le anotó la flecha “down”.

La única novedad de esta instrucción es que pudimos practicar el “spin o tirabuzón invertido”.

En el avión N3N, fabricado por la Armada norteamericana, con motor R-760 Whirlwind de 220HP. y con flotadores, efectuamos el único vuelo nocturno en la denominada “bahía Madre” que era amplia y protegida y desde donde se efectuaron todos los vuelos “marinos”. El vuelo en el N3N fue fácil; había un gran foco que iluminaba el punto en que se debía amarizar. El planeo se efectuaba con posición levemente alta de la “nariz o proa” del avión con ayuda del motor, descendiendo aproximadamente a 200 pies por minuto, siendo muy agradable el amarizaje. A propósito, un ejemplar de este excelente avión en su versión

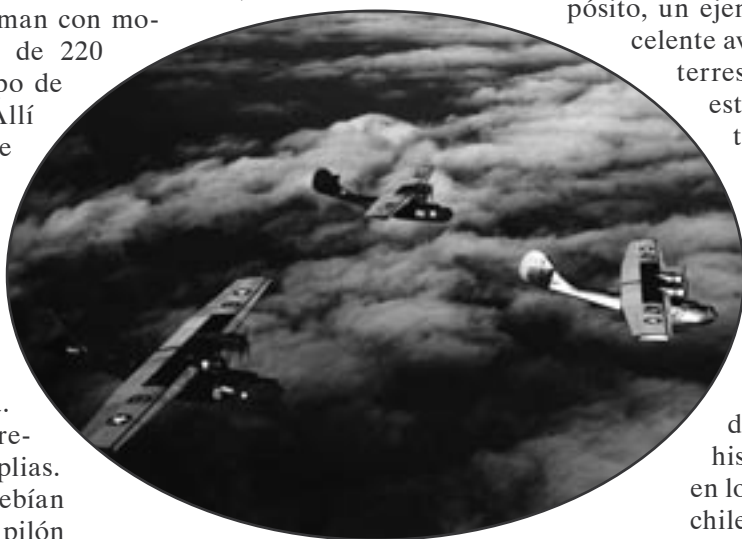
terrestre (con ruedas)

está actualmente en el Museo Aeronáutico de Chile (Los Cerrillos), habiéndosele “bautizado” con el mote de El Pirulo; que dicho sea de paso, tiene una historia destacada en los cielos del norte chileno.

En el avión VULTEE BT-13 (SNV-1 en la Armada de EE.UU.), con motor Pratt & Whitney R-985-AN-1 de 450 HP efectuamos prác-

ticas de vuelo en formación y de vuelo instrumental, aplicando las técnicas estudiadas en el entrenador Link, en tierra.

En el excelente avión NORTH AMERICAN T-6 (SNJ-4 en la Armada), con motor Pratt & Whitney R-1340-AN-11 Wasp, de 550 HP tuvimos experiencias notables. En el se practicaron maniobras acrobáticas, comprobación del alcance máximo de altura o “techo” y en especial “Tiro Aéreo” en el Golfo de México. Previo a dicha práctica se comprobó la denominada “corrección blanco”, o sea, el



El bimotor Catalina-Bote “PBY”

Excelente bimotor de 20 horas de autonomía; empleado en patrullaje y protección de convoyes. En el practicamos navegación celestial y tuvimos el privilegio de observar desde el aire un impresionante convoy protegido con buques y gran cobertura aérea

proyector debía dirigirse no directamente a la aeronave adversaria sino delante de ella (corrección blanco) a fin de que coincidieran el curso del proyectil con el del avión; así, en un notable dispositivo electrónico y una pantalla aparecía la aeronave y el alumno mediante un control dirigía el proyectil que si cruzaba detrás de la cola del avión, se perdía; pero, si lo apuntaba delante de el daba en el blanco y la aeronave “estallaba”.

En cuanto a la “práctica del tiro”, se necesitaba un “avión manguero” que llevaba una manga similar a un cataviento de aeródromo, pero algo más alargada, colgando detrás de aquél, a más o menos 150 metros; y, era hacia ella que cinco aviones T-6 dispararían con sus ametralladoras. Desde luego, los proyectiles de cada avión llevaban una pintura diferente y era la forma de comprobar quién dio o no “en el blanco”.

Al respecto, el autor tuvo en estas prácticas experiencias inolvidables; una fue cuando le correspondió pilotar el “avión manguero”; y el instructor norteamericano que controlaría el tiro aéreo, como líder de la formación de aviones, se extendió en las instrucciones de “pre-vuelo” en tierra, por lo que hubo atraso en la salida; así, con apuro nos dirigimos a los aviones en la línea, y al instalarme en el avión y colocarme el paracaídas “le eché una ojeada” a los estanques de combustible ilos que estaban vacíos! Me dirigí al mecánico y le dije: do you see the fuel markers? (ve Ud, los marcadores del combustible?), quién muy confundido me respondió I’m sorry sir, I’m sorry sir (lo siento sr., lo siento sr.); por supuesto se comunicó a la Torre de Control y el mecánico “voló” a buscar el camión bencinero que rápidamente repletó los dos estanques del “manguero”.

Ahora, ¿qué habría sucedido si no le hubiese dado “una miradita a los marcadores”; seguramente, el manguero, con manga y piloto se habrían hundido en el Golfo de México; pero eso sí el piloto no habría sido un buen bocado de tiburones dada su flacura.

La otra experiencia que pudiera parecer “un carril” pero no lo es, me sucedió el día 11 de Marzo de 1943 fue inolvidable, quedó registrada en mi Bitácora de Vuelo y el instructor líder de la formación aérea, según me lo expresó después del vuelo, observó el hecho en “vivo y en directo” como se dice actualmente.

Sucede que esta vez me correspondía “disparar contra la manga o avión adversario”; así, en la parte final del ejercicio y siendo el último en hacerlo por segunda vez, en un ángulo de picada disparo y al recuperar altura en una “montada” o ascenso demasiado brusco y virando a la derecha quedo en posición invertida y el “bastón de comando” del avión permanece completamente flojo, o sea sin control; en segundos centro de inmediato el timón de dirección dejándolo en posición neutra, y soltando dicho bastón; pero, expresando en alta voz isea lo que Dios quiera!, porque en las condiciones en que estaba tenía la certeza absoluta que me estrellaría. ¿Qué sucedió? el avión que estaba sin velocidad empezó a aumentarla lentamente en una “parábola invertida” en que aproximadamente a los mil pies sobre el agua sale de la posición invertida pero con poca velocidad, lo dejé descender y ya muy cerca del agua alcanza la velocidad de 65 millas y ahí recién tomé el bastón muy suavemente agregándole más potencia al motor, llegando a casi dos metros del agua pero ya con “velocidad salvadora” que me empujó a la formación que “me esperaba a varios metros sobre las aguas del Golfo.”

Después de aterrizados, el instructor Teniente Emmanuel me dijo: “por favor, cuéntame qué te pasó, porque yo te vi estrellado, ya que a la altura en que volabas no daba para recuperar la posición invertida de tu avión”; le conté lo sucedido, respondiéndome “ojo con los virajes montando”, de todos modos te felicito, porque esta no la vas a contar dos veces. Lo realmente curioso, es que el nombre del instructor bíblicamente significa “Dios con nosotros”; y ese día de Marzo así fue para el integrante de su Escuadrilla.

En dicha notable aventura y pasado el día antes de dormir en la soledad de mi dormitorio hice un recuento mental minucioso, sorprendiéndome la tranquilidad con que actué ante el claro peligro de estrellarme por una maniobra asaz exagerada; y allí experimenté unos fuertes tiritones reales, muy humanos por lo demás, que seguramente fueron la explosión tardía del gran estado de tensión vivido ante la certeza de un seguro y violento choque con el mar; luego vino el relajo y no supe de mi alma. Años después, un aviador escribió el libro “Dios es mi copiloto”, yo, más modesto creo que Aquél siempre es el Piloto.

Cabe destacar que en este mismo avión, se efectuaban vuelos nocturnos a 50 pies sobre el agua, denominados “carrera de torpedos” en que se simulaba ataques a buques adversarios. Era un vuelo de alta precisión en que se debía ajustar muy bien el altímetro y cualquier viraje debía efectuarse con sumo cuidado.

En el avión O.S.2-U, Voughth Sikorsky, “Kingfisher”, monomotor de 450 HP. se efectuaron vuelos en su versión con tren terrestre, como con flotadores, que desde la “bahía Madre” implicaban ejercicios de aeronavegación estimada empleando el pequeño “pizarrón de diseño” (plotting board) que con su Computador Mark VIII permitía resolver en la práctica los problemas que aquéllos imponían.

El último avión en que recibimos instrucción intensiva y de navegación celestial fue en el bimotor Catalina-bote PBY-5, con motor Pratt & Whitney R-1830-92 y una potencia total de 2.400 HP. y alcance de 4.096 kmts. En su historial fue el avión que voló más horas de patrullaje de combate en la 2ª Guerra Mundial. Además, existió otra versión del Catalina como avión anfibia, con tren terrestre y catalogado como el OA-10A o PBY-5A por la Fuerza Aérea norteamericana.

En el Catalina PBY-5A junto con cuatro compañeros, tuvimos una experiencia inolvidable cuando el 13 de Junio de 1943 nos correspondió efectuar una práctica nocturna de navegación celestial, en que estuvimos 6 horas “tomando alturas de estrellas” para fijar la posición de la aeronave usando el octante. Más, al amanecer y volando sobre el Golfo de México ¡Oh sorpresa! participábamos en la “cobertura aérea” de un convoy que seguramente navegaba hacia Europa, y en que el horizonte se veía, en muchas millas repleto de transportes protegidos por numerosos buques e incluso zeppelines aéreos. Fue algo espectacular que nuestros instructores no nos advirtieron.

Una vez finalizado el Curso, aparte de entregarnos un hermoso Diploma, fuimos invitados a Nueva York en un avión de la Armada en donde visitamos astilleros navales y una fábrica de instrumentos de aviación en que trabajaban solamente mujeres que demostraron una sorprendente capacidad en la construcción y armado de ellos. Después nos invitaron a la Escuela Naval en Annapolis donde cono-

cimos todas sus instalaciones y almorzamos con los cadetes navales.

En resumen, fue un entrenamiento extraordinario en que volamos un término medio de 290 horas de vuelo, teniendo además al privilegio de ver un gran país en guerra y cómo era corriente ver a la mujer integrada a sus Fuerzas Armadas, sea manejando vehículos militares, realizando tareas administrativas o de otra índole, como igualmente en fábricas de material de guerra.

Sin duda, el éxito en el desempeño del Curso se vio incrementado cuando se nos dio la oportunidad de desempeñarnos como “Duty Officer” (Oficial de Servicio) dada la disciplina demostrada que fue muy valorada por la Jefatura de la Base.

Cabe destacar que el éxito de los ocho más novatos, en sus maniobras aéreas se debió en gran medida a los excelentes Instructores que “los hicieron volar solos”, tanto en la “Escuadrilla de Instrucción como de Aplicación” de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”: Capitanes de Bandada Fernando Rojas Ortega y Aníbal Solminihac Bustamante; Tenientes Julio de la Fuente, Osvaldo Croquevielle, Osvaldo Farías G., César Ruiz D., Edilio del Campo, Werner Martínez y Joaquín García.

Finalmente, el entrenamiento teórico-práctico de hace 60 años fue de excelencia y de reales exigencias. Y, aún cuando el avance aeronáutico-espacial del presente ha sido extraordinario, dando soluciones sencillas a los engorrosos cálculos y problemas del pasado; no es menos cierto que tal progreso ha involucrado nuevas y complejas metas y responsabilidades que han sido globales, sea en lo personal, lo estructural como en las aeronaves; sin olvidar que estas últimas tanto de la Aviación Fuerza Aérea como de la Aviación Civil están ya insertas dentro del horizonte infinito en que actúan; que, en lo que concierne al Transporte Aéreo le dará amplia cobertura a Chile en su privilegiada posición austro-antártica en el Hemisferio Sur, como igualmente en su transparente proyección en la amplia Cuenca del Pacífico.

Un Aviador de Fuste: Luis Omar Page

Héctor Espinosa Caldera
Coronel de Aviación (A)

La historia aeronáutica chilena está plagada de personajes ilustres quienes, desde los inicios de la actividad aérea, dieron especial brillo a nuestras alas.

Cinco años después del memorable vuelo de los Wright (1903), 2 compatriotas comenzaban a volar en Francia, se trataba de José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello. Fueron nuestros primeros pilotos.

El 21 de Agosto de 1910, se hace al aire por primera vez un avión en Chile, su piloto, César Copetta, joven francés radicado en nuestro país. Aquel mismo año, obtenía su licencia de piloto en Inglaterra el compatriota Cecil Grace.

Poco a poco fueron agregándose otros nombres, los pioneros de la aeronáutica chilena, entre ellos: Luis A. Acevedo, Clodomiro Figueroa, Manuel Avalos, Eduardo Molina y por supuesto, aquellos que en 1913 integraron el primer Curso de Vuelo de la recién creada Escuela de Aeronáutica Militar, uno de los cuales fue el joven Luis Omar Page Rivera, de quien se hablará en la ocasión.

Si bien la historia de Page es en general conocida, siempre vale la pena revivirla, en especial hasta la década de 1920. período en el cual este aviador chileno dio señaladas muestras de capacidades como cultor del arte de volar, mostrándose con singulares éxitos en Chile, Sudamérica y Europa. Fue sin embargo en el viejo continente donde Page cosechó los más grandes elogios y laureles, prestigiando de forma sin igual a su persona y poniendo muy en alto el nombre de Chile y el valor de sus hombres.

Page y su estadía en la Aviación Militar Chilena

Luis Omar Page nació en Talca en 1889. Hizo sus estudios primarios y básicos en su ciudad natal, continuándolos luego en Valparaíso y posteriormente en Santiago, Escuela de Artes y Oficios, establecimiento donde efectuó un curso de mecánica durante un año.

En 1909, a la edad de 20 años hizo su Servicio Militar en el antiguo Batallón de Ingenieros (Ferrocarriles) de Puente Alto. Hacia 1913, nuestro aviador ostentaba el grado de Sargento.

En Marzo de aquel año se llevó a cabo el concurso y selección de los Oficiales y Suboficiales que darían inicio al primer curso de vuelo de la Escuela de Aeronáutica Militar. Uno de los seleccionados fue el sargento Luis Omar Page, Suboficial que pronto comenzó a hacerse notar por su audacia, destreza en el nuevo arte y un espíritu inquieto sin igual.

No hay antecedentes fidedignos que señalen qué fue lo que movió al joven Page a enrolarse en la Aviación Militar. Según algunos, tal interés habría nacido luego del vuelo de Copetta en 1910, conociendo a los hermanos en 1911 y estableciendo con ellos una especial amistad. De lo señalado no hay certezas, aún cuando puede ser perfectamente verídico, dada la relación estrecha que Page tuviera con los hermanos Copetta a partir de 1914.

En la Escuela de Aeronáutica Militar, Page demostró ser un buen alumno de vuelo, obteniendo su brevet de Piloto Aviador en septiembre de 1913 y el de Aviador Militar en diciembre de aquel mismo año.

L.O. Page deja la Aviación Militar

Como se expresara, Page era audaz, aventurero e inquieto, lo que le llevó a cometer varias indisciplinas de vuelo durante el desarrollo de su curso en la Escuela de Aeronáutica Militar, razón que a la postre significó que fuera alejado del Ejército. Terminaban así sus servicios en la Aviación Militar a fines de aquel mismo año 1913, solo 9 meses había estado en ella.

Lo que para muchos pudo haber significado el fin de la actividad aérea, para Page fue el inicio de una nueva etapa, resonante de éxitos. Ya no estaría sujeto a especiales disciplinas, podría dar rienda suelta a su inquietudes y audacia como aviador.

No cabe dudas que el volar era la gran pasión de Page, la había demostrado durante su breve



Luis Omar Page en el "Batuco", junto a los hermanos César y Félix Copetta (1914). Abajo Dibujo de la revista "Corre Vuela", 1914, en que se caracteriza a Page en sus vuelos nocturnos

paso por la Aviación Militar y lo seguiría haciendo desde inicios de 1914 y hasta sus últimos años.

A comienzos de 1914, los hermanos Copetta habían terminado de construir un avión al que bautizaron "Batuco". Se trataba de un biplano propulsado por un motor Renault de 75 HP y el cual, como todo nuevo avión, debía someterse al clásico primer vuelo. Para tal fin se requería de un piloto osado, valeroso y con conocimientos, características que reunía L. Omar Page. El 16 de febrero se hacía al aire el "Batuco" en la localidad del mismo nombre. El vuelo fue todo un éxito para este primer producto de nuestra industria aeronáutica.

Para L.O. Page y los hermanos Copetta, tal vuelo no podía ser todo, había que mostrar el producto, cosa que se hizo aquel mismo mes, con Page a los controles, esta vez en el Club Hípico de Santiago. No todo culminó con ese segundo vuelo, había que ir más allá, hacer algo espectacular frente al público chileno.

El 27 de Marzo, ante una concurrencia de varios miles de personas, L.O. Page se hacía nuevamente al aire en el "Batuco", claro que ahora de noche. De esta forma, Page pasaba a ser

el primer aviador chileno en volar nocturno, incluso se sostiene que aquel vuelo fue el primero que se hizo en Sudamérica sin luz natural.

L.O. Page ya era un personaje nacional, "*El caballero de la noche*" le llamaban; un verdadero héroe. Por estos vuelos nuestro aviador recibió

el especial reconocimiento y homenaje del entonces Aero Club de Chile.

El viaje a Europa y su regreso al país

Realizadas las demostraciones con el "Batuco», creció el interés de Page por adentrarse más en el mundo aeronáutico, deseaba contar con un nue-





Avión Hispano-Barrón, aparato de caza que daría grandes triunfos a Page en España, 1919

país vía marítima, junto a su avión. Llegados a Punta Arenas, Page y los Copetta armaron el avión y nuestro aviador realiza el primer vuelo

vo avión y realizar más exhibiciones aéreas en el país y en el continente, actividad que en esos años era llevada a cabo por muchos aviadores, especialmente europeos.

En marzo de 1914, Page y sus amigos, los hermanos Copetta, se dirigen a Francia, cuna del desarrollo aeronáutico de la época y en donde cosechaba especiales elogios nuestro compatriota José Luis Sánchez Besa.

A poco de llegar al país galo, se produjo el contacto con el renombrado diseñador y empresario chileno. De este inicial encuentro, al vuelo en uno de los aparatos construidos por Sánchez Besa, fue el paso casi inmediato.

Luis O. Page comenzó a volar en un Sánchez-Bathiat, tipo de avión en el cual demostró sus especiales condiciones de piloto y de acróbata, ejecutando maniobras como el Looping y vuelo invertido, lo que llamó la especial atención de los franceses y por supuesto, de J. Luis Sánchez Besa. Debe señalarse que se vivía mediados de 1914 y hacía menos de un año que se había mostrado por primera vez al mundo la maniobra "Looping the loop" por parte del Teniente de la Aviación Imperial Rusa Piotr Nesterov, en un vuelo sobre la ciudad de Kiev.

Hechos estos vuelos, Sánchez Besa fabrica un modelo de Bathiat-S. Besa perfeccionado, el que era propulsado por un motor de 60 HP. (Le Rhone), especial para los vuelos acrobáticos de Page.

Hacia Julio de 1914, Page y los hermanos Copetta inician su regreso al

en dicha ciudad el 23 de agosto. La aeronave había sido bautizada "Punta Arenas". Posteriormente, Page y los Copetta se embarcan hacia Valparaíso, puerto al que arriban en los primeros días de septiembre.

De allí en adelante siguen las exhibiciones aéreas y las demostraciones de acrobacia, las que Page lleva a cabo durante las Festividades Patrias y meses siguientes. Sin duda se trataba de un piloto espectacular y de gran valentía, lo que hizo que cada día creciera más la admiración por él.

Continuó en estos afanes en el norte del país y en 1915 se le encuentra volando con su "Punta Arenas" en Bolivia, Perú y Argentina.

En Bolivia, julio de 1915, realizó el primer vuelo en la zona andina y según muchos antecedentes, se trató del primer vuelo efectuado en el país altiplánico. La Paz, Cochabamba, Llaallagua y luego en algunas



Luis Omar Page y César Copetta frente al Bathiat Sánchez-Besa "Punta Arenas" (1915)

localidades de Perú y Argentina, verían surcar sus cielos por este aguerrido aviador nacional.

De nuevo rumbo a Europa

En aquel entonces el mundo vivía plena Primera Guerra Mundial y nuestro compatriota Page, ya de regreso en Chile, luego de su periplo por los países vecinos, decidió partir nuevamente a Francia, lo que concreta hacia fines de 1916.

En el país galo se reencontró con J. Luis Sanchez Besa y a través de su intermedio pasó a formar parte del equipo de 6 pilotos de prueba de la fábrica Bleriot. Esta actividad la cumplió hasta el año 1918. De paso, Page fue el único sobreviviente de los iniciales 6 pilotos de prueba de la empresa francesa.

Uno de los aviones que más voló Page durante su estadía en Francia fue el famoso biplano SPAD. Por cada aparato que probaba recibía doscientos francos, lo que agregaba a su sueldo en la empresa, 3000 francos al mes.

Según antecedentes, Page habría probado no menos de 2000 SPAD's. y entre los modelos, el SPAD 13, avión propulsado por un motor Hispano Suizo 8 Be de 200 HP.

También lo hizo en otro SPAD que llevó un motor derivado del anterior, el 8 Cb, el que montaba un cañón entre los 2 bloques de cilindros, pudiendo disparar por el árbol porta hélice. Este avión, denominado motor-cañón, fue usado por el legendario "As" Georges Guynemer.

Antes de firmarse el armisticio que diera término a la Primera Guerra Mundial, fines de 1918, Luis Omar Page se dirige a España. Tenía a entonces una sólida situación económica y un prestigio sin igual, había sido designado por el Gobierno de Francia "Comendador de la Legión de Honor", gracias a su aporte en tiempo de guerra y a su calidad como piloto.

El reconocimiento que se hacía a Page se extendía al mejor conocimiento de Chile en Europa.

Llegado a España, pronto se ve a Page como piloto de pruebas de la empresa Hispano-Suiza, denominada La Hispano.

Uno de los aviones de la empresa que dio que hablar fue el Hispano Barron en su versión caza, aparato que pilotó Page y con el cual obtuvo el primer premio de su categoría en el concurso de aeronaves militares hecho en marzo de 1919. Con este aparato, Page realizó en los meses siguientes múltiples exhibiciones acrobáticas en Madrid y otras ciudades vecinas.



Arriba, el Rey Alfonso XIII conoce y felicita al aviador chileno, Aeródromo "Cuatro Vientos"

1919

Abajo, Page en su época de piloto de pruebas de los aeroplanos Hispano-Suiza (Madrid 1920)



La inmensa popularidad de la que gozaba Page en España, donde se le apodaba "El Chileno", llegó hasta el ambiente real y fue así como luego de una exhibición de vuelo en el Aeródromo "Cuatro Vientos", a la que asistió el Rey Alfonso XIII, el soberano expresó su deseo de conocer personalmente y felicitar a este valeroso y audaz aviador, ante lo cual, lo invitó a comer a Palacio junto a la familia real.

En 1920, L.O. Page hace el primer vuelo entre Sevilla y Casablanca, inaugurando el correo



aéreo entre la península y el continente africano.

Si Francia hizo conocido a Page, España lo fue mucho más. Se encariñó con esas tierras en donde estuvo hasta el año 1937 cuando decidió regresar a Chile.

Un testimonio de reconocimiento que en España se ha hecho de Page está en el libro "De la tela al Titanio", publicación editada en 1983 y que habla sobre la historia de la industria aeronáutica española. En dicho libro el nombre de nuestro compatriota figura destacadamente en varios lugares.

En los años que Page, vivió en España tuvo ocasión de codearse no solo con grandes aviadores de la península, como Ramón Franco y J. de

la Cierva, sino además con la realeza, las cúpulas políticas y numerosos artistas e intelectuales, todos le admiraban.

Según algunos antecedentes Page habría participado en la Guerra Civil española, siguiendo la causa nacionalista, e incluso, habría volado para las fuerzas de Francisco Franco en una agrupación llamada "Escuadrilla Blanca".

Si bien no hay constancia absoluta de lo señalado, excepto lo relatado por el propio Page, ello bien pudo haber sido posible, conocidos el espíritu y las características personales de este compatriota siempre presto a nuevas y grandes aventuras.

Su regreso a Chile.

De vuelta al terruño en 1937, Luis Omar Page se incorporó a la Línea Aérea Nacional, entidad en la que estuvo hasta 1940.

El año 1941, con 52 años de edad, dejó de volar, colgó las alas tras 28 años de una intensa vida aérea, que lo llevara a mostrar sus habilidades y osadía a través de numerosos países de América y de Europa.

El año 1945, por Ley especial, el Gobierno de Chile le concede el grado de Capitán de Bandada, actual Comandante de Escuadrilla. En 1956, a la edad de 67 años el día 18 de junio, se apaga la vida de este legendario aviador chileno.

Tal como se hiciera notar al inicio de este escrito, numerosos son los nombres de compatriotas que pusieron muy en alto a la aeronáutica chilena. L.O. Page fue uno de ellos y seguramente uno de los más connotados.

Se trató de un hombre de una vocación aérea muy definida, extremadamente osado y poseedor de especiales condiciones para el hermoso arte de volar.

Estas fueron las características que permitieron que el nombre de nuestro compatriota se extendiera lejos más allá de nuestros confines, transformándose a la vez en un genuino embajador de Chile.

Los años muchas veces hacen olvidar hechos de especial importancia y con ellos se sepultan los nombres de personas que dieron mucho al país.

De allí que recordar algo de lo que fue en vida este notable exponente de nuestra aeronáutica, no es más que rendir un merecido tributo a Luis Omar Page, un grande en nuestra historia aérea, un hombre de valor y de meritoria existencia.

Curso de Cadetes Aspirantes a Copilotos LAN



**Subalférez Vicente Valjalo Ramírez en la
cabina de un Vultee BT-13**

Sergio Barriga Kreft

A comienzos de la década del cuarenta, embarcada en un plan de modernización de su flota, la Línea Aérea Nacional recibió una partida de seis aviones Lockheed Electra modelo 10-A y tres Lockheed Lodestar modelo C-60, lo que llevó a la superioridad de la empresa a hacer frente a la necesidad de contratar nuevos pilotos que operaran el moderno material.

El vicepresidente de LAN de la época el General de Brigada Aérea (A) Rafael Sáenz Salazar, obtuvo del alto mando de la Fuerza Aérea, diez vacantes en el curso de cadetes de 1944 de la Escuela de Aviación, para muchachos que quisieran formarse como pilotos de la empresa aérea nacional.

Al llamado a concurso realizado por la prensa, alrededor de cincuenta jóvenes se presentaron interesados en postular al “Curso de Cadetes Aspirantes a Copilotos de la Línea Aérea

Nacional”, la mayoría de los postulantes contaba con estudios universitarios. Uno de ellos, Raúl Palacios Pinochet era oficial de Carabineros.

La selección respectiva se realizó en el edificio de LAN en Los Cerrillos, donde los postulantes fueron entrevistados por una comisión examinadora formada por los comandantes de aeronaves Héctor Lopehandía, Marcial Arredondo y Carlos Wulf y el radiooperador Alfonso Caviquili.

Quienes pasaron la preselección debieron rendir un riguroso examen de conocimientos, escogiéndose finalmente a diez de ellos.

Tiempo después, por Orden del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Manuel Tovarías Arroyo, P. 1. N° 73 de fecha 19 de abril de 1944, se nombraba a contar del 1° de marzo de ese año, Cadetes de la Escuela de Aviación, Aspirantes a Copilotos de la Línea Aérea Nacional a los siguientes ciudadanos:

Julio Aravena Ibáñez
Luis Avaria Arriagada
Roberto Irigoyen Sahry
Isaac Menis Suker
Marcelo Müller Rivera
Raúl Palacios Pinochet



**Comandante de Aeronave de LAN-CHILE Vicente Valjalo
Ramírez junto a S.E. el Presidente de la República,
General Carlos Ibáñez del Campo, a bordo de un Douglas
DC-6B, de la empresa adaptado como avión presidencial**



**Comandante de Aeronave
de LAN-CHILE Jorge Rivera
Alonso**



**Subalférez Hernán Salas y
Jorge Rivera próximos a ini-
ciar el raid a Arica en aviones
Vultee BT-13**

**De izquierda a derecha Cadetes Jorge
Rivera, Isaac Menis, Roberto Hirigoyen,
Hernán Salas, Vicente Valjalo, Marcelo
Müller, Julio Aravena y Raúl Palacios**



Jorge Rivera Alonso
Hernán Salas Reyes
Carlos Salazar Román
Vicente Valjalo Ramírez

Dos años permanecieron en la Escuela, recibiendo la misma formación que el resto de los cadetes de la rama del aire ingresados ese año, destacándose además de sus cualidades profesionales, por su interés en participar en las actividades culturales y deportivas del establecimiento.

Al ascender a subalféreces, cuatro de ellos recibieron el nombramiento de brigadieres y subbrigadieres.

Con respecto a la instrucción aérea, en 1944 realizaron la etapa de vuelo primario en aviones Fairchild PT-19 y en 1945 las de vuelo básico y avanzado en Vultee BT-13 y North American AT-6, participando en el raid hasta Arica que ese año efectuó el curso de subalféreces.

Por razones de carácter médico o falta de aptitudes para el vuelo, seis de ellos abandonaron la Escuela, graduándose los cuatro restantes junto a sus compañeros de la rama del aire, en la ceremonia final en diciembre de 1945.

Con fecha 1º de enero de 1946 recibían sus despachos de Alféreces de Reserva de la Rama del Aire, Pilotos de Guerra:

Raúl Palacios Pinochet
Jorge Rivera Alonso
Hernán Salas Reyes
Vicente Valjalo Ramírez

Días después, mientras los recién graduados alféreces de la rama del aire se preparaban para partir a Iquique, destinados al Grupo de Aviación Nº 1 en la Base Aérea “Los Cóndores”, donde realizarían el curso de tiro y bombardeo en la Escuela Táctica, los cuatro aspirantes eran contratados como copilotos en la Línea Aérea Nacional.

Como el tiempo apremiaba, de inmediato dieron comienzo a un curso teórico del avión Lockheed Electra en la maestranza de LAN, iniciando luego la instrucción de vuelo y un curso de vuelo por instrumentos.

Entrenamiento este último a cargo del temible Teniente 1º de la FACH Cyril Leslie Halley Harris Mc. Donald, comisionado en LAN desde octubre de 1945.

A las enseñanzas del “gringo Halley” reconocen ellos que deben lo que fueron los cimientos de su formación como pilotos de transporte en la aviación comercial chilena y que les permitieron enfrentar con éxito su desarrollo profesional.

De aquellos cuatro, tiempo después Hernán

Salas Reyes dejó LAN y entró a trabajar en otras empresas de aviación comercial donde hizo una recordada trayectoria hasta plegar sus alas.

El 22 de agosto de 1968, a los mandos del C-46 matrícula CC-CDI de Aerolíneas Magallánicas mientras aproximaba al aeropuerto “Presidente Carlos Ibáñez” en Punta Arenas, cayó a las aguas del estrecho perdiendo su vida en aquel lamentable suceso.

Por su parte, Raúl Palacios Pinochet, desempeñándose como piloto del Lockheed Lodestar de LAN matrícula CC-CLD, el 15 de junio de 1953, al despegar desde Copiapó sufrió una violenta falla en uno de los motores, precipitándose a tierra e incendiándose.

Trágico accidente que enlutó a la aviación comercial chilena y en el que no hubo sobrevivientes.

Por extraña paradoja del destino, cuando cundía la inquietud por la suerte corrida por el Lodestar, correspondió a su compañero de curso Vicente Valjalo, que piloteando un DC-3 de LAN aproximaba a Copiapó, confirmar a la torre de control que el avión de Palacios se había estrellado y no se observaban sobrevivientes.

Uno a uno lentamente los años fueron pasando y Jorge Rivera Alonso y Vicente Valjalo Ramírez dieron término a su carrera en LAN-CHILE (nombre que había pasado a tomar la empresa), como instructores-examinadores, comandantes de aeronaves, “millonarios del aire” y con miles de horas de vuelo anotadas en sus bitácoras.

Sintiendo cariño por la Fuerza Aérea que los había formado, ambos se mantuvieron permanentemente ligados a la institución, realizando los cursos respectivos y cumpliendo los requisitos que les permitieron ir ascendiendo en la reserva.

Con posterioridad a su retiro de la aviación comercial, ambos fueron llamados al servicio activo en la Fuerza Aérea, desempeñándose en el Grupo de Aviación Nº10 como pilotos de C-47 y DC-6B donde finalizaron su ya dilatada trayectoria en los cielos de la patria.

Hoy en día, ostentando los grados de Comandante de Grupo y de Escuadrilla respectivamente, en la quietud del retiro hogareño con sincera emoción y gratitud recuerdan a quienes fueron sus compañeros de curso, instructores y profesores en la ya lejana época de cadetes de la Escuela de Aviación.

EL ULTIMO CURSO

Sergio Barriga Kreft

Entras la camioneta lentamente sube la cuesta y nos vamos acercando a Alto Hospicio, los recuerdos aceleran el corazón y a la memoria acuden rostros queridos de antigua data. Algunos idos definitivamente.

Nos salimos del camino y enfilamos hacia donde alguna vez estuvo la guardia. El silencio nos sale al encuentro, mientras el viento cual niño travieso, juega con un papel que alguien botó.

Donde antes había vida y ruido de aviones hoy reina la soledad. Los árboles y las plantas se secan y el casino de oficiales, otrora centro de juventud y alegría de vivir, acusa el paso del tiempo y muestras de incultura.

Me interno en la pampa y busco infructuosamente el monolito levantado en memoria del Subteniente Miranda, un muchacho como tantos, que en palabras del poeta; “escanció los cielos en la copa inmortal de la esperanza”.

El Grupo de Aviación Nº 1 partió en pos de otros horizontes y no vale la pena seguir hurgando en el pasado, a una edad en que el corazón cual viejo motor puede fallar en cualquier instante. El regreso lo hago en silencio y mi mente se retrotrae casi cuarenta años atrás...

A comienzos de 1961 la Escuela de Aviación recibió por intermedio del Pacto de Ayuda Militar (PAM) sus primeros cuatro aviones Cessna T-37 a reacción, los que venían dotados de la más moderna tecnología existente en aquellos años y que sin duda introducían una verdadera revolución en lo que a enseñanza aérea se refería.

Considerando que el paso siguiente a la instrucción en el Beechcraft Mentor T-34 era el North American T-6 Texan, un avión ya anticuado para la época, el alto mando institucional decidió modificar los programas de formación profesional de los oficiales de la rama del aire.

Programas que a contar del año 1962 incluirían el realizar el Curso Táctico en la Escuela de Aviación, cubriendo la etapa de vuelo avanzado en los nuevos aviones T-37.

Ello implicó desactivar la Escuela Táctica que funcionaba en la Base Aérea “Los Cóndores” en Iquique, dejando al Grupo de Aviación Nº 1 sólo como eso, un grupo más dentro de la orgánica de la Fuerza Aérea.

Dicha medida fue muy lamentada en la comunidad Iquiqueña, que estimó que era un golpe más del gobierno del Presidente Alessandri a una ciudad que languidecía y que a pesar de la floreciente actividad pesquera de alta mar (la empresa Marco trabajaba a plena capacidad fabricando goletas), no avizoraba un porvenir muy alentador.

Sin embargo, la medida era irreversible ya que los T-37 por sus características no podían operar en Alto Hospicio y el T-6 como avión de escuela ya había entrado en la obsolescencia.

Para evitar cualquier tipo de preguntas embarazosas de parte de la ciudadana, en Octubre de 1961 durante el raid al norte que realizó el curso de alféreces de la Escuela de Aviación, contrariamente a lo acostumbrado, la superioridad dispuso que los Mentor aterrizaran en Cavancha y de inmediato prosiguieran viaje, sin pernoctar en Iquique.

Fue así como el martes 24 de octubre los alféreces volaron las etapas Antofagasta-Arica, Arica-Iquique e Iquique-Antofagasta, en el mismo día.

A su arribo en Cavancha no había nadie esperando a la formación, las diferentes bandadas se desprendieron, los aviones aterrizaron uno a uno y sin detener motor rodaron al umbral norte, para de inmediato despegar rumbo a Cerro Moreno.

Aquel fue el único y fugaz contacto que ese año la Escuela de Aviación tuvo con Iquique.

Realizada la graduación en Diciembre, los flamantes subtenientes salieron a vacaciones, recibiendo los de la rama del aire, órdenes de retornar a la Escuela a comienzos de Febrero para dar inicio al que se denominó Curso Táctico 1962.

Para tal efecto, la Escuela hizo habilitar las antiguas dependencias del Gabinete de Fotogrametría y asignó a la recién creada unidad

los T-37, J-370, J-371, J-372 y J-373.

Comandante del Curso Táctico fue nombrado el Comandante de Escuadrilla (A) Emilio López Santibáñez, e instructores de vuelo los Capitanes de Bandada (A) Leopoldo Porras Zúñiga y Lucien Bonacic-Doric Guajardo y el Teniente (A) Eduardo Virrueta de la Harpe.

En forma paralela, la Secretaría de Estudios de la Escuela preparó un completo plan de estudios que entre otros ramos incluía Matemáticas, Física, Armamento, Guerra Aérea, Guerra Terrestre, Guerra Naval, Inglés, Tránsito Aéreo, etc. todo ello complementado con un intensivo entrenamiento deportivo y visitas profesionales a diversas industrias de la capital.

En el intertanto, en preparación al inicio de la instrucción en los T-37, los subtenientes continuaron volando en material T-34, aprendiendo el empleo táctico del avión aunque sin utilizar armamento, por cuanto el Mentor en ese entonces aún no había sido dotado de capacidad de fuego.

Lamentablemente el flujo de repuestos a través del PAM fue insuficiente, lo que unido a la formación de otros instructores de vuelo y a la instrucción que en material T-37 recibieron los oficiales de planta de la Escuela, hizo que los escasos aviones disponibles quedaran fuera de vuelo, sin poder darse comienzo a la instrucción de los alumnos del Curso Táctico o Curso de Oficiales Alumnos (COA) como también se le denominaba.

Aún cuando la Fuerza Aérea esperaba recibir otros T-37 por intermedio del PAM, su recepción estaba prevista para el año siguiente, lo que en ningún caso sería solución para la formación de los oficiales recién graduados.

Además para entonces, ya habría egresado el nuevo curso de oficiales y la situación de instrucción de los alumnos se tornaría crítica, por lo que se empezaron a buscar caminos de solución alternativa.

Entre ellos, enviar a los oficiales graduados en 1961 a proseguir su instrucción en los Estados Unidos, destinarlos a las diversas unidades para que unos se formaran como pilotos de jet en material Lockheed T-33 y otros de multimotores en Beechcraft C-45.

Alternativas que por una u otra razón, pero sobre todo por motivos presupuestarios, no cristalizaron.

En el intertanto recibieron sus nombramientos de pilotos de guerra, con derecho a usar la piocha roja y los alféreces de la Escuela el de pilotos mi-

litares.

Así se llegó a Enero de 1963, mes en que en el Estado Mayor General se tomó una decisión. Los subtenientes graduados en 1961 viajarían a Iquique a la Base Aérea “Los Cóndores” a efectuar un curso intensivo de tiro y bombardeo y los graduados en Diciembre de 1962 permanecerían en la Escuela para volar T-37.

En la mañana del 30 de Enero de 1963, a bordo del C-47 N° 968 portando sus escasas pertenencias y la amargura de no ver realizadas sus esperanzas, los Subtenientes del año 1961 partían desde El Bosque rumbo a Iquique, no destinados, sino en comisión.

Como oficial a cargo de ellos viajaba el Capitán de Bandada (A) Leopoldo Porras Zúñiga.

Tras una escala en Cerro Moreno, en la tarde de ese día el C-47 ponía ruedas en Los Cóndores con su carga de jóvenes oficiales, a quienes dieron la bienvenida algunos instructores del Grupo de Aviación N° 1.

Eran ellos:

Subteniente (A) Osvaldo Adasme Elgueta
Subteniente (A) Sergio Barriga Kreft
Subteniente (A) Víctor Boronig Seiltgens
Subteniente (A) Patricio Carbacho Astorga
Subteniente (A) Florencio Dublé Pizarro
Subteniente (A) Alfredo Fagalde Leighton
Subteniente (A) Hernán García Fuentes
Subteniente (A) Germán Fuchslocher González
Subteniente (A) Gonzalo Miranda Aguirre
Subteniente (A) Máximo Ormazabal Lobos
Subteniente (A) Patricio Romero Fuenzalida
Subteniente (A) Roberto Silva Stuardo
Subteniente (A) Rodolfo Ugarte Ugarte

No viajaron en esa oportunidad a Iquique, por encontrarse recuperándose de un accidente carretero, el Subteniente (A) Víctor Mättig Guzmán y por enfermedad el Subteniente (A) Oscar Boronig Seiltgens.

Desfavorable impresión se llevaron los recién llegados cuando indicándoselas que el casino de oficiales se encontraba cerrado por reparaciones, con todas sus maletas y pertenencias, fueron aposentados en una de las cuadras de conscriptos, recibiendo cada uno tres frazadas que a simple vista se notaba que estaban inmundas y cubiertas de tierra.

Mientras rumiaban su desventura y hacían sus camas en viejos catres de fierro de dos pisos, no sospechaban que aquella era una broma que les tenían preparada los oficiales de Los Cóndores.

Al día siguiente la diana fue a las 05:30 hrs.,

ya que por ser época veraniega, el Grupo tenía jornada única de 06: 00 a 14: 00 hrs.

Oficialmente fueron recibidos por el comandante de la unidad, Comandante de Grupo (A) Antonio Espinace Araneda, quien junto con darles la bienvenida y recordarles la tradición y el prestigio que Los Cóndores tenían en la Fuerza Aérea, les dejó entrever que en ocasiones sus oficiales eran muy bromistas.

Componían el resto de la dotación de Grupo los siguientes oficiales:

Rama del Aire

Comandante de Escuadrilla (A) Rafael Salazar Peña

Capitán de Bandada (A) Benjamín Opazo Brull

Capitán de Bandada (A) Jaime Ruiz Bravo

Capitán de Bandada (A) Daniel Reveco Valenzuela

Teniente (A) Francisco Hidalgo García

Teniente (A) Víctor Parra Álvarez

Teniente (A) Luis Cristi Villanueva

Subteniente (A) Edelberto Rousseau Farías

Subteniente (A) Agustín Rojas Cid

Subteniente (A) Víctor Moraga Silva

Subteniente (A) Lothar Hoebel Hachenlocher

Subteniente (A) Raúl Tapia Esdale

Rama de Ingenieros

Capitán de Bandada (I) Teófilo Alvial

Teniente (I) Arturo Jacoby Van Eweyk

Rama de Abastecimiento

Teniente (T) Aquiles Guajardo

Rama de Administración

Capitán de Bandada (F) Enrique Morel

Rama de Sanidad

Capitán de Bandada (S) Alfredo Avalos

Rama de Sanidad Dental

Teniente (SD) Tonko Zufic

Rama de Aeropuertos

Teniente (AE) Ramón Gallego Alonso, Jefe del Aeródromo de Cavancha, el que aunque dependía directamente de la Dirección de Aeronáutica, estaba ligado a todas las actividades del Grupo.

Como primera medida los recién llegados dieron comienzo a un programa de clases teóricas sobre el material T-6 a cargo del Capitán de Bandada (I) Teófilo Alvial y de otras materias a cargo de oficiales de la rama del aire.

Instructor Jefe del curso fue nombrado el Capitán de Bandada (A) Benjamín Opazo Brull.

Empero, como el tiempo apremiaba pronto se dio inicio a la instrucción de vuelo en los nobles y viejos North American T-6, de los cuales el Grupo de Aviación N° 1 contaba con la siguiente dotación.

Aviones T-6 G

FACH N° 260

FACH N° 261

FACH N° 264

FACH N° 266

FACH N° 267

FACH N° 269

Aviones T-6 D

FACH N° 270

FACH N° 277

FACH N° 279

FACH N° 282

FACH N° 285

FACH N° 294

FACH N° 295

FACH N° 297

Diferencia fundamental entre ambos modelos era que los T-6 G tenían radios que operaban en frecuencia VHF, la que era comandada por un botón ubicado en el acelerador y la fonía desde un switch ubicado al costado izquierdo de la cabina.

En cambio los T-6 D operaban en frecuencia HF, por lo que para hablar se utilizaba un micrófono portátil colgado del costado derecho de la cabina, lo que obligaba a soltar el bastón al emplearse la radio.

Como ello causaba una dificultad adicional a los alumnos, sobre todo en los aterrizajes y queriéndose uniformar el uso de la frecuencia, se optó por privilegiar la instrucción en los North American modelo G.

Otra diferencia entre ambos era que en los T-6 G para bajar o subir el tren de aterrizaje y los flaps, se accionaban dos palancas distintas y claramente diferenciadas ubicadas al costado inferior izquierdo de la cabina.

En cambio en los modelo D era una sola palanca en forma de hueso, que si se operaba en una dirección, accionaba el tren y en el otro, los flaps.

Sistema que previamente era necesario activar, presionando otra pequeña palanca ubicada casi junto a la anterior.

Si el piloto olvidaba esta sencilla operación, aunque moviera la palanca, ni el tren ni los flaps trabajaban.

Por último, de antaño existía el problema adicional que si el alumno ya en tierra, por descuido, queriendo subir los flaps, accionaba el extremo correspondiente al tren de aterrizaje, este se replegaba de inmediato causando daños a la hélice y al motor.

Todo ello hacía que los T-6 D fueran mirados con cierto respeto por los inexpertos pilotos.

En el resto, ambos modelos eran de características aerodinámicas similares.

Se agregaban al material T-6 los L-19 N° 400 y 401, los que sólo se empleaban en labores de exploración y enlace y a los cuales los alumnos no tenían acceso.

Los vuelos se iniciaban con las primeras luces del día, siendo toda una novedad el despegar y aterrizar con la carlinga abierta, lo que permitía disfrutar de la fresca brisa marina mientras se sobrevolaba el cerro Molle.

En un principio no dejó de preocuparles el volar sobre el mar, ya que aunque lo hacían con chaleco salvavidas, para nadie era agradable el pensar en darse un chapuzón en el Pacífico.

Tan pronto un avión detenía motor en la losa, un enjambre de mecánicos lo rodeaba relleno sus estanques y preparándolo para el próximo turno, tarea que realizaban con ejemplar profesionalismo y dedicación, lo que en todo el curso permitió mantener una regularidad admirable.

Más tarde, cuando se iniciaron las lecciones de tiro, se unieron a ellos los armeros encabezados por el recordado Suboficial Devia, que recargaban las ametralladoras velando porque se cumplieran todas las normas de seguridad.

Sirvan estas modestas líneas como reconocimiento a todos los mecánicos y armeros que nos dieron su apoyo y comprensión en aquel tiempo ya un tanto lejano.

Así, los nuevos oficiales fueron integrándose a las actividades de la nortina unidad, la que por su ubicación en la soledad de la pampa no ofre-

cía mayores atractivos, por lo que era común que se organizaran partidos de fútbol junto al hangar de la Base, o se jugara al Gato Aburrido (palitroque), oportunidades en que más de un entusiasta tomando la campana que colgaba a su entrada, salía a recorrer el casino haciéndola tañir con deleite mientras entonaba canciones un tanto festivas.

Siguiendo una antigua tradición, en los cerros cercanos, junto al polígono, escribieron “Curso Táctico 1962”. Leyenda que por años perduró, hasta que el tiempo implacable que todo lo borra, un buen día terminó por diluir aquel testimonio que de su paso por Los Cóndores unos muchachos románticos y sentimentales quisieron dejar.

Otra tradición era caminar hasta el monolito recordatorio erigido en memoria del Subteniente (A) Milton Miranda Tognola. Joven oficial que perdiera su vida el 10 de Octubre de 1955 al precipitarse a tierra en ese lugar el North American N° 256 mientras realizaba una lección de bombardeo.

Impresionados sus compañeros de curso habían levantado aquí el testimonio que recordaba al caminante que en ese lugar había plegado sus alas uno de ellos.

A pesar del paso de los años aún era posible leer:
“Desvanecido lo humano



**Monumento al avión
T-6 en la Base Aérea
“Los Cóndores”,
febrero 1963**

hoy sólo queda el resplandor de tu espíritu.
Acumulemos sobre su
recuerdo flores y estrellas'
Tus compañeros

Como en Febrero de ese año de 1963 se estaba en pleno proceso de pavimentación de la cuesta, que serpenteando los cerros unía Iquique con Alto Hospicio, el camino estaba prácticamente cerrado todo el día, permitiéndose el tránsito sólo a ciertas horas.

Es así como ciñéndose al horario establecido, aproximadamente a las 15:00 hrs. bajaba una micro con los oficiales, la que no regresaba hasta las 23:00 hrs. en que partía desde la plaza Prat.

Al grito de; “se va la micro”, los Subtenientes alumnos salían corriendo del casino, so pena de perder el único vehículo que los bajaba al plan para disfrutar de las playas de Cavancha y de la amistad de algunas niñas de la sociedad iquiqueña que empezaban a conocer.

Por ello, perder la micro era una verdadera tragedia, ya que a diferencia de ahora los oficiales no tenían autos propios.

Las actividades seguían su marcha cuando una mañana el Grupo vistió sus mejores galas.

En ceremonia realizada frente a la torre de la Comandancia el Comandante de Escuadrilla (A) Rafael Salazar Peña procedía a hacer entrega de la segunda Comandancia al de igual grado Anton Bakx Brath.

“No hay deuda que no se pague, ni plazo que no se cumpla”, le dijo el Comandante Espinace al Comandante Salazar al momento de despedirlo con un fuerte abrazo.

Sin duda en ese momento nadie podía imaginar que años más tarde el 2 de Septiembre de 1971, piloteando un avión Piper PA-32 de la Policía de Investigaciones el Comandante Bakx se extraviaría en un vuelo entre Guayaquil y Quito.

Hasta el día de hoy su paradero constituye un misterio que la selva se ha negado a develar.

“En ocasiones mis oficiales son bromistas”, les había dicho a los alumnos el Comandante Espinace y la frase les daba vuelta, pero la broma de recepción ya se las habían hecho. Simpático, pero desagradable había sido dormir en la cuadra de conscriptos y ducharse en los baños comunes, hasta que en un carromato arrastrado por ellos mismos, trasladaron camas y petacas hasta sus habitaciones en el vetusto casino de oficiales, donde quedaron aposentados de a dos por pieza.

Por tanto nada hacía sospechar lo que estaba

por comenzar, cuando a la hora de almuerzo, en el comedor de alumnos se filtró el dato.

En el hall del casino dos contrabandistas premunidos de un sinfín de especies importadas, tentaban a los oficiales más antiguos quienes aparentando demostrar el mayor interés por las colonias, pañuelos, radios portátiles y relojes que desfilaban ante sus ojos, incentivaban a los nuevos oficiales a adquirir tamaña ganga.

Iquique no era puerto libre y la mentada zona franca no estaba ni en el pensamiento, por lo que las escasas cosas importadas que llegaban sólo se podían adquirir a los contrabandistas, o a las paisanitas bolivianas en la feria dominical.

Deslumbrados ante tanta maravilla no fueron pocos los alumnos que se inscribieron con los contrabandistas, que con una labia digna del mejor charlatán, ponderaban las bondades de sus productos, comprometiéndose previo pago de una cuota de inscripción a traer el viernes siguiente las especies que cada uno hubiese comprado.

Mientras uno de los contrabandistas, con agilidad contaba el dinero, su compañero de fechorías anotaba en una libreta el producto que cada oficial solicitaba.

Luego, tan sigilosamente como habían llegado, ambos se esfumaron del casino de oficiales.

El viernes siguiente, mientras los alumnos se preparaban para almorzar para luego bajar en la micro de las 15:00 hrs., la noticia cruzó como un latigazo.

Carabineros del Retén de Alto Hospicio había informado al oficial de guardia que en un registro de rutina habían sorprendido un vehículo con un importante contrabando de especies importadas, deteniendo a sus hechores, los delincuentes habituales Caroca y Cea. Sometidos a un “hábil interrogatorio”, habían confesado dirigirse al casino de oficiales de Los Cóndores, siendo los destinatarios de las especies incautadas los subtenientes de la Escuela de Aviación llegados recientemente a Iquique.

Dada la gravedad del asunto se había dado cuenta de lo sucedido al Comandante Espinace, quien ya se dirigía al casino para recibir al Prefecto de Carabineros y al Comisario de Investigaciones los que viajaban a la Base con ambos detenidos.

El asunto era grave y debía ser cierto porque por casualidad alguien leyó en las páginas del Tarapacá de ese día, que la policía andaba tras los pasos de los famosos delincuentes, Caroca y Cea que se especializaban en el contrabando en gran escala.

Asustados los subtenientes que figuraban

en la famosa lista de los contrabandistas, creían llegado el término de sus carreras en la Fuerza Aérea y todo por un estúpido contrabando. A sus mentes volvían las palabras de advertencia del Comandante Espinace al recibirlos: “El Grupo 1 tiene un bien ganado prestigio y ese prestigio se va a mantener”.

Pero lo que más rabia les daba, era la actitud indolente y hasta cínica de los oficiales de planta de la unidad, los que habían sido quienes más los habían entusiasmado en comprar las especies de marrras, ponderando sus bondades y ahora deslindaban toda responsabilidad y se hacían los desentendidos.

Con el corazón latiéndoles en el pecho vieron llegar al Comandante Espinace escoltado por la policía y Caroca y Cea, quienes a la postre resultaron ser el Teniente de Ejército Carlos Caro y el Teniente Ramón Gallego, jefe del aeródromo Cavanha, los que se habían prestado para jugar esta simpática broma a los Subtenientes.

En medio de las risas y tallas de los asistentes, los oficiales del Grupo ofrecieron a los noveles oficiales un bien servido cóctel de bienvenida, el que obviamente fue cancelado con el dinero de las cuotas que ellos mismos habían entregado por adelantado a los falsos contrabandistas.

Y así transcurría la vida de cuartel en medio de la camaradería de hombres del aire que comparten un mismo ideal.

Habiendo cumplido su período de comisión como encargado de los alumnos, el Capitán de Bandada (A) Leopoldo Porras fue reemplazado por el Capitán de Bandada (A) Lucien Bonacic-Doric.

Bonacic, de inmediato se integró a las actividades del curso, teniendo en todo momento el consejo oportuno y la ayuda necesaria para el que se encontraba en apuro.

En su mente ya maduraba una idea.

Constatando que la pista de Los Cóndores se encontraba en varias partes cubierta de tierra y por efecto de los años sus marcas se habían borrado, un día reunió a los alumnos y les propuso una idea.

Barrer la pista y repintar sus marcas de acuerdo a la reglamentación aeronáutica internacional, dejando aquel trabajo como legado al Grupo del paso por él de aquel puñado de muchachos.

Idea que fue acogida con entusiasmo y que se planteó al Comandante Espinace, quien la aceptó con agrado, comprometiéndose a poner con cargo a la unidad los materiales necesarios para llevarla a cabo.

Fue así como sacrificando sus horas de descanso,

los oficiales alumnos empezaron a barrer la pista y a remarcar las señales de acuerdo a un plano que Bonacic había encargado a Santiago. Días más tarde, balde y brocha en mano, en medio de un generalizado jolgorio, bajo el calcinante sol de la pampa dieron comienzo al pintado de las marcas.

El éxito coronó sus esfuerzos y con recursos limitados lograron dejar flamante la marcación, la que les fue de mucha utilidad en los aterrizajes de los T-6, que aún les eran difíciles de domesticar.

Poco a poco, uno a uno, ellos realizaron su primer solo en los North American, etapa que culminó el viernes 22 de Febrero, en que en reconocimiento ellos ofrecieron un cocktail a sus instructores que los formaran en el viejo material.

Reiniciadas las actividades, el lunes 25 en la mañana mientras se realizaba un vuelo de instrucción, al aterrizar el T-6 G Nº 264 piloteado por el Subteniente Sergio Barriga Kreft, llevando como instructor al Teniente Víctor Parra Álvarez, sufrió un accidente a consecuencias de lo cual la aeronave resultó con daños que a la postre hicieron imposible su recuperación. Afortunadamente ambos pilotos resultaron solo con contusiones y heridas leves.

Sin embargo, aquel percance no afectó el programa y la instrucción de vuelo prosiguió al ritmo normal.

Como toda unidad que se preciaba de tal, el Grupo de Aviación Nº 1 también tenía su mascota, en este caso una cóndor conocida como “Yayita”. Ave heráldica nacional que alguien había sacado de su habitat natural y regalado a Los Cóndores, donde se domesticó y pasó a ser un integrante familiar y manso dentro de la unidad.

A diario se la veía deambular por las diferentes dependencias, especialmente por el rancho donde los cocineros le daban sus raciones de comida.

Desgraciadamente su vida terminó en forma cruel, víctima de la barbarie humana, un día que se alejó del Grupo y volando llegó hasta Alto Hospicio donde confiando en que todos los hombres eran de buen corazón aterrizó buscando compañía.

Hasta el día de hoy, el recuerdo de Yayita perdura en el corazón de los viejos integrantes que en aquellos años prestaron servicios en Los Cóndores.

El 21 de Marzo había llegado y al igual que en todas las unidades de la Fuerza Aérea el aniversario institucional se celebró con la solemnidad acostumbrada, oportunidad en que los oficiales alumnos integraron la formación terrestre con que el Grupo Nº 1 se presentó en la ceremonia militar de

la plaza Prat.

Y así fueron transcurriendo los días, las formaciones tácticas dieron paso al tiro contra blancos terrestres y a la manga, en que volando sobre la pampa, o a ras de ella, los alumnos día a día fueron adquiriendo experiencia y capacidad.

A comienzos de Abril se dio término a la instrucción y el día 15 se realizó la ceremonia de graduación.

En presencia del Comandante del Grupo Nº 1 Cde. (A) Espinace y del Comandante de Grupo (A) Claudio Sepúlveda Donoso, Sub Director de la Escuela de Aviación, quien en un Mentor viajó desde Santiago especialmente para la ocasión, se efectuó la revista final.

A la primera pasada rasante de los T-6, los blancos que los mismos subtenientes habían preparado, empezaron a arder producto de las ráfagas de las ametralladoras .30, lo que venía a demostrar el éxito alcanzado en poco más de dos meses de instrucción.

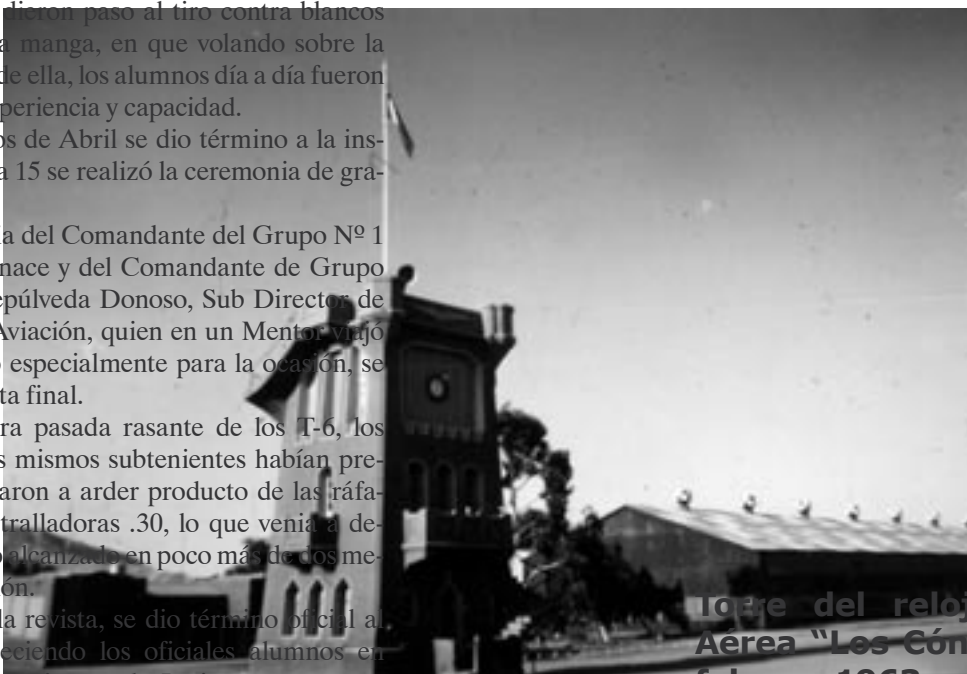
Finalizada la revista, se dio término oficial al curso, permaneciendo los oficiales alumnos en Iquique hasta comienzos de Junio, en que retornaron a la Escuela de Aviación donde recibieron sus destinaciones a otras unidades de la Fuerza Aérea.

Cuatro de ellos a Los Cóndores, ya en calidad de oficiales de planta.

Más de treinta años han pasado desde que el último curso táctico se desarrollara en Los Cóndores. Posteriormente algunos oficiales fueron destinados en forma individual al Grupo de Aviación Nº 1 y recibieron instrucción de vuelo en material T-6.

Ya no como curso, hasta el que la unidad se traslada a su actual ubicación y recibió, primero aviones A-37 y luego T-36, lo que le permitió oficialmente el 1º de agosto de 1988 recibir nuevamente la denominación de Escuela Táctica.

Sin embargo, en el corazón de aquellos subtenientes de antaño, hoy todos en situación de retiro, aun perdura el recuerdo de la vieja Base Aérea Los Cóndores, enclavada en la soledad de la pampa. El ronco sonido familiar de los motores radiales Pratt and Whitney de los legendarios North American T-6 se perdió en las arenas del desierto. Hoy es una suave melodía sentimental que entibia el atardecer de sus días, mientras a sus mentes afloran los nombres de los oficiales e instructores del Grupo 1 a todos quienes recuerdan con afecto y gratitud.



**Torre del reloj, Base
Aérea "Los Cóndores",
febrero 1963**



Curiosa postal con saludo de Año Nuevo, para correo ordinario que circulaba en Chile en 1911 (Arch. Alberto Fernández)

Primeros Ensayos de Correos Aéreos en Chile 1912-1921

Héctor Alarcón Carrasco

Cuando se demostró que el avión podía desplazarse a grandes distancias y que sus motores podían resistir el paso de las horas sin sufrir averías, se dio un gran salto en el desarrollo de la aviación.

Ahora venía otra etapa más difícil; ya los aviones cruzaban montañas y océanos, había pasado la etapa de las demostraciones de feria en circuitos de cancha y era necesario buscar usos prácticos a estas naves aéreas. La era pionera de la aviación francesa comenzaba a dar sus frutos; así hasta los propios hermanos Wright habían participado en ella!

Así, los militares le confieren labores de observación, bombardeo y fotografía aérea; en tanto la aviación civil comienza a insinuarse en vuelos con pasajeros en largas distancias y aprovechando espacios libres en sus máquinas, a transportar valijas de correo, contando para ello con la experiencia lograda durante años en globos y dirigibles.

Es a través de la década del diez que nuestros pioneros también participan de este proceso y realizan algunos tibios intentos de correos aéreos. De su estudio he logrado sacar a luz unos cuantos, unos más meritorios que otros, los que entrego hoy para conocimiento de los lectores de nuestra revista.

Los primeros intentos

El Teniente Eduardo Molina Lavín, quien había realizado sus estudios de aviación en Francia junto al Capitán Manuel Avalos Prado, regresó al país en marzo de 1912.

La inquietud por volar en la patria, para demostrar que su brevet de aviador otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional, era genuino, le llevó a tomar contacto con los hermanos Copetta, quienes habían construido un aeroplano llamado "El Burrito", con un motor Anzani de 25 HP, de tres cilindros.

El 4 de abril de 1912 efectuó algunos vuelos a

regular altura en Batuco, siendo el primer oficial de Ejército en volar en el país.

Debemos recordar que todavía Chile no contaba con aviación militar, a pesar de tener gente estudiando aviación en Francia. Por lo tanto, Molina no perdía la oportunidad de realizar algunos vuelos cada vez que tenía oportunidad de hacerlo.

En marzo de ese año apareció por Chile el aviador francés Marcel Paillette, quien una vez realizadas sus presentaciones, vendió su biplano Farman al Teniente Molina.

Nuestro aviador realizó su primer vuelo de prueba en este avión el 25 de junio en la Chacra Valparaíso de la Comuna de Ñuñoa.

El 29 de ese mes realizó un nuevo vuelo de ensayo, que culminó con una falla de motor y el Farman montado sobre un árbol.

Reparadas las averías, el 13 de julio Molina efectuaba su primera presentación ante el público del Club Hípico, habiendo despegado de la chacra Valparaíso alrededor de las 16:00 horas., desde donde se dirigió al centro de la ciudad.

Cuando los espectadores del Club esperaban ver aterrizar al piloto, este pasó de largo, lanzando a la pista el siguiente mensaje:

“al público: Pido excusas por no poder aterrizar en el Club a causa de que no he conseguido que se despeje la cancha de las nuevas empalizadas y porque el motor no funciona bien (Fdo.) Eduardo Molina Lavín”.

Este es el primer registro de un mensaje lanzado desde un *más pesado que el aire* en nuestro país. Hecho anecdótico, ya que fue realizado por un piloto militar que no pertenecía a una organización aeronáutica definida, porque simplemente ésta todavía no se creaba oficialmente en nuestro Ejército.

Una de las más fervientes ideas de Luis Acevedo cuando regresó de Francia, donde se convirtiera en piloto aviador, fue la de que el Estado Chileno creara su propia Escuela de Aviación. Cada vez que tenía oportunidad de expresarlo, este joven pionero de los cielos nacionales, lo voceaba a quien quisiera escucharlo, con el convencimiento de que el país necesitaba contar con este adelanto de la ciencia que permitiría unir una tierra en que sólo el ferrocarril y el barco eran los medios eficientes de movilización, ya que de caminos poco se podía hablar en esa época.

Fue así como a mediados de 1912, Acevedo se trasladaba al norte en una gira que lo llevaría a Antofagasta e Iquique, la entonces rica zona sali-

trera, donde realizó varios vuelos.

El 31 de agosto, a bordo del vapor Maipo, llegaba el aviador a Iquique. Su arribo atrajo a miles de personas que querían conocer a este mapochino que de encuadernador primero y cantinero luego, había pasado a disputarle un espacio a los conductores en su frágil máquina aérea.

Dos vuelos efectuó el popular aviador en la ciudad nortina, utilizando para sus evoluciones el hipódromo, ubicado en un lugar inmediato a la popular playa Cavanha.

Fue en uno de éstos vuelos que el aviador enfiló la proa de su avión hacia el mar, hasta un lugar cercano donde una veintena de buques de la Escuadra Nacional realizaban maniobras de combate.

Simulando ser un avión enemigo, evolucionó sobre los navíos, cuyos tripulantes todavía no podían imaginar que a corto plazo el arma aérea tendría un lugar de preeminencia en los cielos del mundo.

En un momento determinado, Acevedo tomó altura y picó sobre la nave insignia de la flota y al pasar sobre cubierta arrojó un mensaje a nuestros marinos en los siguientes términos:

“A la Marina Chilena

Yo doy la bienvenida, desde las alturas, por la felicidad de mi arribo a esta bahía, que es la gloria de Chile.

Estoy contento en este día, que puedo demostrar cuánto el aeroplano serviría a la defensa nacional, no solamente en el Ejército terrestre, sino al mismo tiempo en nuestras fuerzas de mar.

Nuestra nación debe imitar los adelantos de la Europa, que ya cuenta con la cuarta arma, que es la navegación aérea.

¡Debemos fundar la Escuela de Aviación!

¡Viva Chile!

¡Viva la Marina!

¡Viva el Ejército!

Luis Acevedo

(Aviador Nacional)”

En tierra, el fervor popular de los pampinos estallaba en aplausos delirantes cada vez que el piloto realizaba tan arriesgadas maniobras y es posible que muchos ni se dieran cuenta que el aviador había dejado caer este mensaje en su picada sobre el buque insignia.

La primera tentativa de correo aéreo realizada por el piloto Clodomiro Figueroa Ponce, tuvo lugar el 25 de marzo de 1913, durante el raid Batuco-Valparaíso-Santiago, sin escalas,

con el que el aviador, según su propia confesión dejó en alto el honor nacional, luego de que el italiano Napoleón Rapini, de paso por Chile, realizara el raid Valparaíso -Santiago-Valparaíso, con escala en la Capital.

Don Cloro, preparó su “Caupolicán”, un avión armado con el motor Gnome de 50 HP del Bleriot que Acevedo había destruido días antes en el Club Hípico, además de las alas y otras piezas del aeroplano en el cual nunca pudo volar Eduardo Stockelbrand. Este verdadero engendro de avión fue armado por los hermanos Copetta y el mecánico francés de Figueroa, Henry Goudou.

El día anterior al raid, el aviador y su equipo durmieron agradablemente en las casas patronales de la hacienda Batuco, de propiedad de don José Filomeno Cifuentes, con el fin de poder estar tempranamente en el que fuera el primer campo de aviación destinado a estos fines en nuestro país. Cabe señalar que en esos años, para cubrir la distancia de 30 kilómetros desde la Capital, solamente se contaba con el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, el que tenía detención en la estación Batuco.

Tempranamente el día del vuelo, Figueroa, la familia Cifuentes en pleno y su amigo Lisandro Santelices, se dirigieron alegremente en varios carruajes al campo aéreo, donde los mecánicos Goudou y Copetta colocaban a punto al “Caupolicán”, que antes de las ocho de la mañana ya estaba listo para emprender su misión.

Figueroa fue despedido por los presentes, momentos en que la joven Carolina Cifuentes puso la nota romántica, al entregar al valeroso aviador un hermoso ramo de jazmines, presagio de la victoria que esperaba al piloto en su lucha aérea.

Al primer tirón de la hélice el motor se puso en marcha. Con 40 kilos de exceso, Godou confió a Figueroa: “si el aparato decola estamos salvados”.

Y afortunadamente el aparato decoló y en breves minutos se elevaba a trescientos metros, siguiendo la línea del ferrocarril, la mejor carta de navegación de la época. Luego de una hora cuarenta minutos de vuelo, el aviador volaba sobre Viña del Mar.

Cuando cruzaba la ciudad, nuestro aviador sacó de su bolsillo una carta que llevaba preparada para los hermanos Rapini y la lanzó sobre la ciudad, la que fue encontrada en el cerro del Castillo por don Edgardo Acevedo, quien luego de leer el mensaje del sobre la hizo llegar a su destinatario. El sobre decía:

“Ruego a la persona que encontrare esta carta, la haga llegar a su destino. Se lo agradecerá el aviador nacional Clodomiro Figueroa”

La dirección era: “Los aviadores Napoleón y Miguel Rapini, Hotel de France, Viña del Mar”.

Raid Batuco-Valparaíso-Santiago.

En su interior el sobre llevaba una esquela que decía:

Clodomiro Figueroa P., Saluda atentamente al valiente Napoleón y al intrépido Miguel Rapini. Quiero que al partir de Chile lleven como un recuerdo, en compañía de su hermana Elena, el saludo cariñoso de su amigo, desde el hermoso cielo azul de la Patria. Deséoles que siempre les acompañe la fortuna, coronando sus frentes de laureles conquistados para la gloria de Italia.

Marzo 25 de 1913.- Clodomiro Figueroa.

En breves minutos Figueroa ya sobrevolaba Valparaíso. Aquí lanzó su segunda carta, dirigida a la prensa, la que fue encontrada por don Demetrio Alvear. Esta decía así:

Clodomiro Figueroa P., saluda atentamente a la Dirección del Mercurio, El Día, El Chileno y La Unión, y les ruega que en su nombre pida perdones al distinguido público de Valparaíso por no tener el placer de aterrizar con su “Caupolicán” en tierra porteña. El honor de la Patria exige que procure, como chileno, sobrepasar al bravo Napoleón Rapini.

Porteños: hasta luego.- C. Figueroa.

Más tarde Figueroa agradeció el gesto del ramo de flores de Carolina Cifuentes, con una hermosa esquela adornada con una rosa, que la Revista Zig-Zag publicó en un artículo sobre el aviador.

Estos fueron los primeros ensayos de correo aéreo practicados por estos meritorios pioneros en aquellos primeros años de nuestra naciente aviación.

El Correo Ancud-Puerto Montt de David Fuentes

Durante muchos años las páginas del Diario El Llanquihue, de Puerto Montt, y otros diarios de provincia, guardaron celosamente la información de un trozo de vida provinciana en la que el aviador David Fuentes Sosa y su Bleriot “Talcahuano” tuvieron una participación destacada. Sin embargo cabe preguntarse ¿Qué pasó que esta información no repercutió en los diarios capitalinos? Y la verdad es que son muchas las preguntas que podrían hacerse y que naturalmente no tendrían

una respuesta adecuada. Sólo el escritor aeronáutico portomontino Sergio Millar Soto vino a rescatar, en parte, la historia de este vuelo en su libro *Caballeros del Aire Austral*, editado en 1994.

Lo cierto es que entre el 10 y el 11 de diciembre de 1916, aquel aviador llevó a cabo el primer correo aéreo conocido hasta la fecha, en nuestro territorio.

Fuentes había tenido un año espléndido. El 4 de marzo le correspondió volar con un acompañante de resonancia mundial, nada menos que el mismísimo Santos Dumont, a quien llevó a Viña del Mar con motivo del programa de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. A mediados de año realizaba una gira por el sur del país acompañado del aviador Eugenio Castro y el mecánico Alfredo Vidal. El día 1º de noviembre había cumplido la hazaña de cruzar por primera vez el Estrecho de Magallanes, uniendo Punta Arenas con Porvenir. De igual forma realizó en Punta Arenas un vuelo en el que por primera vez se lanzaron volantes de propaganda sobre la ciudad.

Posteriormente el aviador se dirigió en vapor a Puerto Montt, desde donde embarcó el Talcahuano en el transporte Casma de la Armada Nacional, con rumbo a Ancud, donde realizó algunos vuelos con pasajero y el día 10 de diciembre a las 06:45 horas emprendía el vuelo llevando como pasajero a don Federico Mücke y un cargamento especial: Un paquete con cartas del correo para su similar de Puerto Montt.

Lamentablemente el viaje sufrió un considerable retraso, ya que al llegar al Canal de Chacao se descompuso la brújula, situación que unida a una espesa neblina que cubría el sector, hizo extraviar la ruta al piloto.

A las 10 de la mañana, temiendo lo peor zarpó una pequeña expedición de tres escampavías de la Armada en busca de los viajeros, los que fueron ubicados al día siguiente en el pueblo de Contao, donde afortunadamente habían aterrizado sin novedad. Desde aquí tuvieron que dirigirse en bote a Calbuco en busca de combustible, el que habían consumido totalmente buscando un lugar apropiado para aterrizar.

El día 11 de diciembre, cerca de las seis de la tarde, los pitos de los vapores anunciaban que el avión se aproximaba, causando la expectación de los cientos de curiosos que esperaban de temprano el regreso del "Talcahuano". Momentos más tarde, junto a la estación de ferrocarriles, Fuentes realizaba un perfecto aterrizaje y piloto y pasajero descendían sonrientes de la máquina.

En ese momento se acercó al aviador el Administrador de Correos don Arístides Díaz, quien preguntó por la correspondencia enviada desde Ancud. Fuentes entregó al Administrador un pequeño paquete con cartas, que al decir del diario *El Llanquihue*, que cubrió la información, era la primera correspondencia que se enviaba por el aire desde Ancud a Puerto Montt.

Yo tendría que decir que el periódico se equivocaba, ya que esa no era la primera correspondencia aérea entre Ancud y Puerto Montt. Era realmente el primer correo aéreo realizado en el país y ellos estaban viviendo ese momento histórico al que nadie dio mayor importancia.

Entre las cartas venía una nota del Primer Alcalde de Ancud, dirigida a su similar de Puerto Montt, la que afortunadamente publicó *El Llanquihue* en su edición del 12 de diciembre:

"Ancud, 10 de diciembre de 1916.

El infrascrito, Primer alcalde de Ancud, tiene el particular placer de saludar efusivamente a su distinguido colega de la ciudad de Puerto Montt, aprovechando los progresos de la navegación aérea, en el primer raid de esta ciudad a la capital de Llanquihue, felizmente iniciado hoy por el intrépido piloto aviador Señor David Fuentes, quien con admirable seguridad y pericia gobierna a su querido "Talcahuano Bleriot", de cuyo hecho quiere dejar constancia, como feliz augurio de futuro acercamiento y de progresos no lejanos de estas provincias australes. Luis Alvarez Gallo.

Al parecer sólo esta nota queda de este primer correo aéreo realizado en nuestro país. Seguramente los sobres y las cartas que viajaron en el avión fueron destruidas o perdidas por sus destinatarios, quienes a lo mejor tampoco supieron que ellas habían llegado por este medio a sus manos. De seguro tampoco hubo sellos ni notas especiales en los sobres, ya que de haber sido así, más de algún filatélico habría reclamado la validez de este correo.

Correo Aéreo Santiago – Valparaíso – Santiago

Ese día 1º de enero de 1919, parecía ser otro día del calor tórrido que invade la capital en esa época. La ciudadanía todavía no terminaba de dar los clásicos abrazos de Año Nuevo, cuando los más entusiastas ya llenaban las tribunas del Club Hípico, donde, con motivo de la tradicional celebración del torneo militar de año nuevo, el aviador Clodomiro Figueroa Ponce daría inicio a un nuevo raid Santiago – Valparaíso – Santiago, vuelo en el que el popular

aviador realizaría el primer correo aéreo al puerto.

La planificación del vuelo incluyó el diseño de una estampilla con la foto del aviador, a la que en su parte superior se le colocó la frase “Correo Aéreo”, en el centro la foto rodeada por un óvalo y en ambos costados se indicaba su valor : “cinco pesos”. En la parte inferior se ubicó la leyenda “Aviador Figueroa”. Rodeaba el óvalo una artística viñeta, El dentado de cada una de estas particulares estampillas fue realizado con una máquina de coser. El diseño fotográfico fue realizado por Aurelio Vera, profesional de categoría de la época, amigo y fotógrafo oficial del aviador, quién además estampó su rúbrica sobre la foto.

La venta de los sellos se realizó con la debida anticipación en el Aéreo-Club, Fotografía Vera, Confitería Palet, algunos diarios y otros locales que colaboraron en su colocación al público.

Los pormenores de la preparación del vuelo habían sido profusamente difundidos por la prensa, como era costumbre en Don Cloro, quien se valía de este medio para invitar al público a ver sus populares vuelos.

A las 08:30 horas el aviador ya estaba listo para el despegue. En esos momentos, de manos del Capitán y Piloto Militar Enrique Pérez Lavín, Figueroa recibió *oficialmente* la saca con correspondencia, la que contenía 539 cartas (según fuentes de la época), siendo ubicada en el interior del avión, el cual tomó pista y se elevó majestuoso con su carga de cartas y saludos de Año Nuevo rumbo al puerto de Valparaíso, mientras el numeroso público reunido en dicho lugar aclamaba al piloto.

Era éste un correo especial. En primer lugar era el primer correo aéreo particular que se realizaba en nuestro país, ya que Correos de Chile no tuvo intervención oficial en la recepción de la correspondencia y cuando fue necesario entregar parte de ella al correo porteño, además del sello aéreo del aviador, se colocó a cada carta el franqueo oficial correspondiente.

Después de una hora y quince minutos de vuelo, el Bleriot “*Valparaíso*”, de 80 HP, realizaba un feliz aterrizaje en Playa Ancha.

El piloto distribuyó la correspondencia a los principales diarios de Valparaíso, y el resto de las cartas fue entregada por un servicio de automóviles, previamente concertados para su reparto, obteniendo los mensajeros como remuneración un peso por cada una de las cartas que contenía la valija.

Debido al fuerte viento reinante, Figueroa debió aplazar hasta las 19:05 horas el regreso a

Santiago. Una muchedumbre entusiasta avivó al piloto en los momentos de elevarse en Playa Ancha con destino a la Capital. Media hora antes de llegar a Santiago fue sorprendido por la obscuridad. Antes de aterrizar el aviador dio una vuelta sobre la ciudad, que a esa hora ofrecía un hermoso aspecto con la iluminación de algunos edificios como Gath y Chávez, Casa Francesa y otros edificios céntricos, debiendo tomar toda clase de precauciones para el descenso en el Club Hípico, donde solamente lo esperaba un pequeño grupo de amigos, quienes le marcaron la pista con algunas luces, aterrizando Figueroa sin novedad, luego de una hora y treinta minutos de vuelo.

Sin pérdida de tiempo, Figueroa se trasladó a la oficina de “*El Mercurio*” y “*El Diario Ilustrado*”, donde hizo entrega de aproximadamente cuatrocientas cincuenta cartas, las que fueron distribuidas esa misma noche. Luego el aviador se dirigió a la Moneda para hacer entrega de cartas al Presidente de la República y al Ministro de Guerra, enviadas por el Círculo Naval.

Los proyectos perdidos

Al término de la Primera Guerra Mundial los países beligerantes se encontraron con una indeterminada cantidad sobrante de material de vuelo, al que rápidamente había que buscarle colocación en tiempos de paz.

Una gran cantidad de estas máquinas sirvieron para compensar a países como Chile, al que se le habían retenido buques de guerra que estaban en construcción en sus astilleros.

Por este *aporte* involuntario, Chile recibió 36 aeroplanos y 14 hidroaviones de parte del Reino Unido, con cuyo material llegó también el instructor Víctor Houston, quien con estas máquinas dio un nuevo impulso a la aviación militar de nuestro país.

En diversos países donde la empresa privada había aportado capitales, fábricas y tecnología, se buscaba la forma de que sus aviones sobrantes o en etapa de producción, pudieran tener una utilidad práctica.

Fue así como se incentivó el transporte aéreo, que ya realizaban con éxito los dirigibles desde antes de la guerra.

Bombarderos con capacidad para tres o más personas fueron adaptados para esta nueva actividad comercial.

Los Estados, preocupados también de esta situación, comenzaron a enviar por el mundo diversas misiones, tanto comerciales, como informati-

vas, sobre sus acciones en la Gran Guerra.

Fue así como en los primeros días de enero de 1919, los chilenos se enteraban por la prensa que don Agustín Edwards, Embajador de Chile en Londres, había recibido un memorándum presentado por la Casa Vickers y Cía, en la que se consultaba hasta qué punto el Gobierno chileno estaría dispuesto a contribuir financieramente al establecimiento en Chile de la aeronavegación comercial. Las bases que ofrecía la empresa eran las siguientes:

- Fundación de una Sociedad de Transportes Aéreos, para la conducción de correspondencia, pasajeros y carga.

- Se comenzaría con un capital de cien mil libras y ochenta mil libras más para la explotación durante el primer año.

- Se traerían seis hidroplanos y seis aeroplanos. Si la empresa tuviese éxito se desarrollaría su acción hasta fabricar los aparatos en el país y fundar y sostener una escuela de aviación.

- Cada pasajero pagaría \$ 0.31 oro por cada kilómetro y de \$0.83 la tonelada de carga por kilómetro. Los aviones se desplazarían a una velocidad de 129 kilómetros por hora.

- Sobre esta base, la empresa calculaba las entradas anuales en unas 120.000 libras.

- El viaje entre Santiago y Valparaíso demoraría 46 minutos. Entre Punta Arenas y Puerto Montt la demora sería de doce horas.

- En el documento elevado por el Embajador a nuestro Gobierno, expresaba que para impulsar y desarrollar la aeronavegación comercial, deberían hacerse inversiones en aeródromos y, antes que nada, *crear un organismo administrativo especial que tome a su cargo todo lo relacionado con el ramo.*

Debemos recordar que la casa Vickers era la constructora de los entonces afamados bombarderos pesados Vickers Vimy, bimotores que durante el año 1919 participaron en el primer cruce del Atlántico y en el vuelo de Gran Bretaña a Australia.

También durante ese mes visitaba Chile el periodista italiano Aquiles Ricciardi, quien se entrevistó con el Ministro de Relaciones Exteriores y luego dictó una conferencia en la Universidad de Chile. El fin de su visita estaba relacionado con la implantación de una línea aérea entre Génova y Santiago de Chile. Durante su estada en nuestro país, Ricciardi se hizo acompañar del doctor Juan Noé, quien lo presentó a nuestras más altas autoridades.



Primera saca de correo aéreo internacional Chile- Argentina, transportada por el Tte. Locatelli. Enlabase puede leerse "At. del Tte. Locatelli"

En febrero de 1919 también visitaron Santiago los representantes de Handley-Page Bruce Douglas e Ivor Berlins, este último Mayor del Ejército Británico, quienes también solicitaron facilidades al Gobierno para instalar un servicio aéreo entre el centro y norte del país.

Como podemos ver no fue una, sino varias las ofertas para establecer líneas aéreas en nuestro país antes de 1920. Es posible que en aquellos años nuestro Gobierno considerara elevados los costos de mantenimiento de una línea de estas características, o lo que se conocía hasta esa fecha como máquinas aéreas en el país eran demasiado precarias como para pensar que Chile podía aspirar a tener un sistema de aeronavegación comercial, rápido y seguro, como el que recién comenzaba a instaurarse en Europa.

Así el correo aéreo y el transporte de pasajeros y carga, perdieron su oportunidad (la más clara presentada por la firma británica Vickers), de contar tempranamente con una línea aérea.

No obstante, estas iniciativas habían logrado despertar una cierta conciencia de lo que significaría el transporte aéreo dentro del país. Por otra parte, ratificando lo adelantado que llegaron a estar algunas conversaciones de esta índole, basta recordar la iniciativa de la Cía. The Chile

Exploration Co., la que en abril de 1919 inició la construcción de un hangar en Tocopilla, con el fin de establecer un correo aéreo de correspondencia y remesas de dinero.

El primer Correo Aéreo Internacional

El primer correo aéreo internacional llegado al país tuvo caracteres especiales. Lo trajo desde Buenos Aires el Teniente de la aviación italiana Antonio Locatelli.

El vuelo obedecía a un gesto de confraternidad realizado por la Misión Aeronáutica de Italia, que había arribado con sus aviones a Buenos Aires el día 13 de marzo de 1919 en el barco “Tomaso di Savoia”, el que además trajo un numeroso contingente que había luchado bajo las banderas aliadas durante la Primera Guerra Mundial.

Comandaba la misión el barón Antonio de Marchi y la integraban prestigiosos oficiales, sub-oficiales y personal técnico que había participado también en la citada contienda bélica.

Destacaba entre ellos el Teniente Antonio Locatelli, conocido piloto de la época, que ostentaba sobre su pecho tres medallas de plata y una de oro al Valor Militar, concedidas por su país en mérito a sus distinguidos servicios prestados como aviador.

Locatelli pertenecía a la 87ª Escuadrilla de Observación, dotada con aviones Ansaldo S.V.A.5, monoplaça, de 220 HP, destacando en su hoja de vida un vuelo de reconocimiento sobre Friedrichshafen, acompañado de Ferrarín, el 21 de mayo de 1918, con un recorrido aproximado de 700 kilómetros.

También había participado en el llamado “raid pacífico sobre Viena”, en el cual el poeta Gabriele D’Annunzio, voló en un avión piloteado por Natalle Palli, vuelo en que se recorrieron casi 1.000 kilómetros, un 80% de ellos sobre territorio enemigo. En la oportunidad se lanzaron proclamas escritas por el poeta y se tomaron fotos de la ciudad; en síntesis, un temerario vuelo de observación en pleno día.

Es posible que estos méritos pesaran sobre sus compañeros para que se le concediera la autorización para realizar el raid del Atlántico al Pacífico, uniendo Buenos Aires con Viña del Mar y Santiago.

Locatelli inició su raid en solitario en horas de la mañana del 22 de julio de 1919 en un avión Ansaldo S.V.A.5 de 220 HP tipo “Viena” (llamado así por haber participado en el referido raid), desde el campo aéreo de El Palomar, con el propósito de unir en vuelo directo Buenos Aires con Santiago.

Como carga adicional traía una valija con correspondencia oficial, sellada por el correo bonaerense, destinada a convertirse en el primer correo internacional entre ambas naciones.

Sin embargo el fuerte viento en contra frenó al SVA, debiendo aterrizar en Lagunitas, entre borbollón y Algarrobal, luego de un vuelo de cinco horas en el que se desplazó 1200 kilómetros.

El día 30 de julio, luego de haber superado algunos pequeños inconvenientes, Locatelli reanudó su vuelo desde Algarrobal a las 7:23 horas, trayendo la primitiva valija de correo (que fue incrementada en Mendoza) en la que podía leerse un sello especial, como procedente del *Segundo Correo Aéreo Internacional*.

De acuerdo a versiones de prensa la saca contenía 171 cartas simples, 83 impresos y un paquete especial para el diario El Mercurio, de Santiago.

A las 09:25 horas. Luego de dar algunas vueltas por el puerto de Valparaíso, Locatelli colocaba ruedas en el Sporting Club de Viña del Mar. Desde allí una cálida recepción de connacionales le llevó hasta el Club de Viña y luego a Valparaíso.

En tanto, en Santiago, una nutrida delegación de la colectividad italiana y autoridades militares y políticas esperaban al aviador, quien despegó de Viña con destino la capital a las 16:40 horas.

Su llegada revistió caracteres de triunfo. Luego de beber una copa de champaña en el casino de la Escuela de Aeronáutica Militar, Locatelli se dirigió en automóvil al correo central, donde entregó oficialmente la valija con el correo internacional.

Entre sus cartas venía una nota especial dirigida por el barón de Marchi al Presidente de la República Juan Luis Sanfuentes, la que textualmente decía:

“La Misión Aeronáutica Militar Italiana en la Argentina, sumamente honrada, envía en el día de hoy a uno de sus pilotos, para llevar a V.E. y por su intermedio al pueblo, ejército de tierra, mar y aire de la gran nación hermana, un reverente y afectuoso saludo, haciendo votos para que la nueva era de paz que se inicia, sea de confraternidad y resultado práctico para los pueblos de América, bajo la égida simbólica del Cristo Redentor de Los Andes”.

Era el primer saludo internacional que llegaba desde una nación hermana vía aérea y un joven piloto italiano había servido como enlace para llevar a feliz término esta misión.

Locatelli regresó a Buenos Aires en vuelo directo el día 5 de agosto, despegando desde El Bosque a las 07:15 horas, dirigiéndose a Valparaíso, sobre cuya ciudad viró rectamente hacia el Aconcagua,

aterrizando sin escalas en la Base Aérea El Palomar a las 15:40 horas. Había unido por primera vez ambas capitales en un vuelo de 7 horas con treinta minutos.

En esta oportunidad el piloto también llevó una saca con correo para Buenos Aires, en cuyo exterior podía leerse “*VIA AEREA Nº 1 Atención del Teniente Sr. Locatelli*”.

Entre las cartas iba la respuesta del Presidente Sanfuentes al barón Antonio de Marchi, titular de la Misión Italiana, concebida en los siguientes términos:

“He recibido con profunda satisfacción el mensaje que la Misión Aeronáutica Militar Italiana en la Argentina confió a las intrépidas manos de uno de sus más brillantes voladores. El pueblo y ejército chilenos agradecen cordialmente ese saludo y felicitan a la Misión y su digno jefe por el triunfo del piloto Locatelli, que agrega su nombre a la historia de las comunicaciones aéreas chileno-argentinas, recién iniciadas para la más completa vinculación de los dos pueblos hermanos, estrechamente unidos a la simbólica sombra protectora del Cristo Redentor”.

Vehículos Franceses para Correo Aéreo

En diciembre de 1919, arribaba a Valparaíso una misión francesa de aviación con un cargamento de camiones desarmados, destinados a cumplir una misión desconocida en el país. Habían sido concebidos como *coches correo*, con una cómoda cabina para recibir giros, encomiendas delicadas y habilitados para *expendio de estampillas especiales de aviación*.

La prensa destacaba en sus publicaciones sobre estos extraños vehículos, que *cuando se inaugure el servicio de aviación postal en Chile, funcionarán estos autos portadores de correspondencia*.

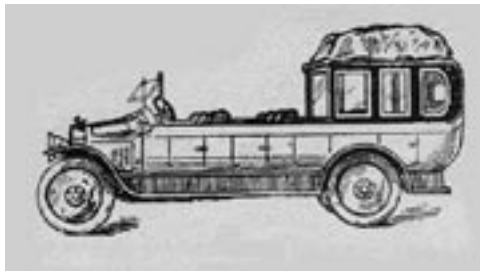
Eran estos coches de gran potencia y velocidad, similares a los usados por una empresa francesa en París, para movilizar tropas a los campos de batalla.

Luego de su exposición, los coches siguieron su ruta buscando mejores aleros para desempeñar su misión en otros países donde hubiera mayor interés por desarrollar la aviación, donde estos vehículos tendrían un papel de apoyo entre el correo y el avión.

Clodomiro Figueroa y su Correo Internacional Santiago- Mendoza

El 20 de agosto de 1921, Clodomiro Figueroa realiza por fin su primera travesía de la cordillera. Ya no es el frágil Bleriot el que lo acompaña en este vuelo, sino que lo hacía en su nuevo Morane Saulnier de 110 HP, bautizado como “*Valparaíso*”.

**El coche-co-
rreo tal
como
fue
pre-
sen-
ta-
do a la
prensa**



El aviador salió a las seis de la madrugada, desde la Escuela de Aviación en El Bosque, teniendo como destino la ciudad de Mendoza.

En esta oportunidad, Don Cloro quería sepultar definitivamente aquella frase que durante años había herido su orgullo de aviador pionero: “O cruza las nevadas cumbres, o ellas serán mi tumba” y que tanto daño le había provocado en 1913 cuando intentara vanamente cruzar la Cordillera de los Andes.

En esta oportunidad su propósito era cruzar la cordillera, sobrevolar Mendoza y sin aterrizar, lanzar una valija con correspondencia, regresando en vuelo a Valparaíso, como homenaje de gratitud a los porteños.

Para realizar su vuelo el aviador solicitó el permiso correspondiente a la autoridad militar y al Ministerio de Guerra, quienes accedieron gustosos a la petición.

El Embajador argentino, de quien solicitó igual autorización, realizó las comunicaciones pertinentes ante su Gobierno, el que expresó que tendría el mayor agrado de que Figueroa sobrevolará su territorio.

Definido el vuelo, comunicó sus propósitos al directorio del Aero Club, solicitando el control necesario para que su viaje fuera homologado en conformidad con los reglamentos internacionales.

Fue así como en una valija especial, sellada por el Aero Club, se colocaron cerca de cien cartas, las que llevaban el sello postal ideado por el aviador el año 1919, direccionadas a personas de Mendoza, Buenos Aires y algunas ciudades del Brasil, además de unos ejemplares del día de “El Mercurio”.

En la valija iba además una nota del Presidente del Aero Club al Cónsul de Chile en Mendoza, redactada en los siguientes términos:

“Con verdadero placer aprovechamos el rápido viaje que hará mañana a esa el aviador señor Clodomiro Figueroa, para enviar a usted y por su intermedio a la colonia chilena y a las dignas autoridades de esa provincia, los mejores saludos de éstos, sus amigos y por encargo especial, de todos los socios del Club.

El aviador Figueroa, que, con Jorge Newbery fueron los primeros que alentaron la esperanza de unir a

estos dos países por medio del vuelo mecánico, piensa realizar mañana su raid, y estamos ciertos que su fe, su pericia y la magnífica máquina que posee, le han de dar el triunfo que merece.

Como depositario del primer correo aéreo entre Santiago y Mendoza, le rogamos hacer llegar a sus destinos las cartas y diarios que lleva la valija, con lo cual comprometerá una vez más la estimación de sus amigos. SS. y amigos.- Jorge Matte Gormáz, Presidente.- Armando Venegas, Secretario General.

A las cuatro de la madrugada los mecánicos sacaron el “*Valparaíso II*” a la pista de El Bosque. El pequeño Moran que ya había sido revisado y controlado, se hallaba a punto para la partida.

Media hora más tarde, Figueroa se hallaba en la pista y junto a él, el Oficial de Servicio de la Escuela, Teniente Francisco Lagreze y la comisión designada por el Aero Club, integrada por los directores Juan Maluenda, Armando Venegas y Augusto Perrey.

El fotógrafo Aurelio Vera, Armando Ramírez y Horacio Espinoza completaban el grupo de los pocos amigos que lograron enterarse de los propósitos del aviador, que en esta oportunidad había pedido a los más íntimos que guardaran la mayor reserva sobre este raid.

A las seis llegó el cirujano de la Escuela Dr. Luis Sepúlveda, acompañado del Capitán Francisco Quevedo, Subdirector del establecimiento.

Constatado su buen estado de salud, en conformidad a los reglamentos respectivos, Figueroa subió a su máquina, colocando en parte visible la carta de la ruta que debía seguir. La comisión del Aero Club selló el altímetro y a sus pies colocó la valija con correspondencia, que iba atada con dos banderitas; una chilena y otra argentina.

Bajo el asiento iba doblada la bandera chilena que se le había obsequiado en el Sporting Club de Viña del Mar, cuando bautizó el “*Valparaíso*” en 1913 y finalmente una foto de su novia Marta Ubilla Hoppin.

Con todo dispuesto en el avión, a las 06:23 horas remontó el vuelo, tomando altura rápidamente en dirección a San Bernardo, para volver a pasar sobre la Escuela a unos tres mil metros.

El aviador todavía no terminaba de realizar el cruce cuando notó que el motor no funcionaba bien. Pasada la cumbre comenzó a cortar contacto para ver si se solucionaba el problema, pero el motor fallaba cada vez más. En estas circunstancias y después de pasar volando al noreste a mucha altura sobre Mendoza, resolvió aterrizar, realizándolo en la Estación Lujan de Cuyo, a unos veinte kilómetros de la ciudad.

En cuanto a la saca con correspondencia, al percatarse que no podría regresar vía aérea, como eran sus deseos, no la dejó caer en la Plaza de Armas, como tenía pensado y más tarde, ya en Mendoza, la entregó personalmente al Cónsul chileno, quien abrió la valija y dispuso la distribución correspondiente.

Una vez en tierra Figueroa envió un telegrama al Aero Club solicitando repuestos para solucionar una avería que el creía fácil de reparar:

“Aero Club de Chile.- Aterrizaje forzado a las 7,45 rompióse en el aire biela del cilindro. Pequeños desperfectos del aparato son fáciles de reparar. Cumplidos todos los encargos. He pedido a la Escuela de Aviación un mecánico y repuestos. Regresaré volando. Aviador Figueroa”.

Pero lo que el aviador creía una falla menor, una vez realizada una revisión completa, indicó que estaban fundidos los descansos de las bielas y roto el cárter, debido a que se cortó durante el vuelo la cañería alimentadora del aceite, por lo que no se consideró oportuno el envío del mecánico que había solicitado a la Escuela, el que se hallaba listo para partir.

Producido el aterrizaje, las autoridades argentinas de la zona acompañaron a Figueroa hasta Mendoza para presentar sus saludos al Cónsul de Chile, quien timbró la bandera nacional con que el aviador había envuelto su cuerpo durante la travesía.

Durante el día recibió numerosos telegramas de felicitación, siendo objeto de toda clase de atenciones de las autoridades y la sociedad mendocina.

Con este ensayo de Correo Aéreo Internacional entre Chile y Argentina, concluye este período de 10 años de proyectos y realizaciones de Correo Aéreo. Más tarde habrá otros avezados pilotos que transportarán correo tanto dentro como fuera del país.

Será durante esta década cuando recién se establecerá en Chile un Correo Aéreo regular, en el que intervendrá directamente el Estado dando las concesiones respectivas.

BIBLIOGRAFIA

- ♦ Caballeros del Aire Austral 1914-1964 Sergio Millar Soto, 1994.
- ♦ El Aviador Inmortal, Héctor Alarcón Carrasco, 2003
- ♦ El Correo Aéreo Transandino, Augusto Víctor Bousquet, 1985.
- ♦ Historia Aeronáutica de Chile, Enrique Flores Alvarez, 1950.
- ♦ La Primer Víctima, Claudio de Alas, 1913.
- ♦ El Mercurio, diario, 1918 y 1919.
- ♦ El Llanquihue, Diario, diciembre 1916.
- ♦ Revista Auto y Aero, 1919.
- ♦ Revista Sucesos, 1919.
- ♦ Chile Filatélico Nros. 163 y 164, 1966.
- ♦ Zig-Zag, Revista, diversos años.

Génesis militar de la Institucionalidad Aeronáutica en Chile

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico-Aeronáuticas de Chile

Terminada la llamada Guerra del Pacífico, el Ejército de Chile estimó que había llegado el momento de realizar una profunda modernización. Dejar atrás los conceptos de la “guerra romántica”, para incorporar aquellos de la “guerra científica”, que tan brillantes resultados le estaba dando al ejército prusiano.

Ciertamente que el cambio no sería fácil de producir, pues implicaba la introducción de una nueva cultura militar en un ejército victorioso, en un país que deseaba la paz tras una guerra que se había prolongado por demasiado tiempo.

No obstante, el Presidente Domingo Santa María habría de prestar atención a las inquietudes del alto mando, resolviendo el envío del capitán Jorge Boonen Rivera a Berlín durante 1885, para que estudiase de cerca la Academia Militar de Prusia y las diferentes Escuelas de Guerra del Ejército Alemán.

Durante su estadía en la capital alemana, el capitán Boonen entró en contacto con el joven capitán de artillería, Emilio Koerner Henze, egresado de la Academia de Guerra de Postdam en 1876, en la que habla disputado los primeros lugares de su promoción con Paul Von Hindenburg, futuro Mariscal de Campo y Comandante en Jefe del Ejército Alemán durante la 1ª Guerra Mundial, antes de ser Presidente de la República de Weimar.

Al cabo de pocos meses, el 17 de Agosto de 1885 este talentoso oficial firmaba un contrato con el Gobierno de Chile, para desempeñarse como profesor de infantería, artillería, cartografía, táctica e historia militar en la Escuela Militar chilena.

Es así como al año entrante, el capitán Koerner habría de iniciar su fecunda y prolongada carrera militar en Chile, como Subdirector de la Escuela Militar, secundado eficientemente por el capitán Boonen.

Trabajando en forma infatigable, Koerner partió por reformular los programas de enseñanza de la Escuela Militar, inculcando en los aspirantes a oficial, la disciplina y estilo prusiano. Luego su empuje la llevaría a crear la Academia de Guerra,

destinada a introducir a la oficialidad superior en las tácticas y estrategias de la guerra moderna y finalmente se avocaría a la creación de las Escuelas de Armas, partiendo por la Escuela de Suboficiales, para continuar con las de Caballería, Artillería y la de Ingenieros Militares, proceso que habría de culminar hacia 1903.

Es en este marco de acción que debe entenderse la creación en 1913, de la Escuela de Aeronáutica Militar, concebida desde un inicio como una pieza fundamental de la nueva estructura del Ejército.

Pero quizás si donde las ideas progresistas de Koerner repercutieron con mayor fuerza, fue entre los oficiales de artillería, por entonces el arma científica dados los sólidos conocimientos matemáticos que implicaban los complejos cálculos de la balística y su capacidad para absorber las innovaciones tecnológicas aplicadas a esta arma.

Aunque no sea mas que un indicio precursor, poco antes del inicio de la Guerra del Pacífico, llegó a Santiago el aeronauta franco norteamericano Eduard Laiselle con su globo tipo Montgolfier de 300 Mts cúbicos “Jean Dârc” para realizar espectáculos aéreos en la capital y ciudades cercanas, pero que, una vez estalladas las hostilidades, se enlistó en el Batallón Quillota no sin antes haber sostenido una larga entrevista con el entonces ministro Domingo Santa María, *“con el objeto de arreglar con este aeronauta la cuestión de los globos cautivos al servicio de la Guerra”*.

Hay que recordar que el ejército francés se habían iniciado en esta práctica en 1793 y que los globos habían sido empleados en la guerra civil norteamericana; en la Guerra de la Triple Alianza por las fuerzas argentino-brasileras y que hacia 1870 ya se contaba con unidades se aerostación en los ejércitos de Francia, Alemania, Rusia, Estados Unidos, Italia y Japón, para apoyo de las baterías de la artillería.

No es de extrañar entonces que Laiselle intentara aunque sin resultados, implantar esta técnica en Chile. Con todo, años más tarde, en 1897, el audaz aeronauta volvió a la carga realizando una se-

rie de vuelos demostrativos ante el general Emilio Koerner, a quien incluso habría de llevar de pasajero en una de aquellas demostraciones memorables.

Aunque no hay evidencias que permitan conocer la opinión de Koerner sobre el tema aeronáutico, la idea habría de prender en algunos de sus discípulos especialmente entre sus camaradas artilleros, lo que se puede advertir con los primeros artículos referidos a esta materia, aparecidos en la revista institucional “Memorial del Estado Mayor” a partir de 1906, en los que se analizan el empleo de los medios aéreos por la artillería de otros ejércitos y en los que se recomienda su incorporación en el de Chile.

Aunque tímidas en sus inicios, hacia 1909 tales artículos y estudios fueron adquiriendo forma y fuerza hasta ocupar un importante lugar en sus páginas, destacando el artículo “Reconocimientos Aéreos” del oficial de Estado Mayor y capitán de artillería, A. Viaux, en el que hace notar *“los grandes resultados que el ejército español ha conseguido en los reconocimientos, usando el sistema de globos cautivos en Melilla”*, agregando más adelante que *“vemos la lucha establecida entre Francia, Alemania i otros países por obtener los aparatos mas perfeccionados en este sentido i tienen mucha razón porque el que tenga superioridad sobre otro, tendrá la victoria”*, para terminar llamando la atención *“de la superioridad militar y del Gobierno de no descuidar esta preciosa ayuda de reconocimiento que ya está dando tan lisonjeros resultados”*.

En otro artículo contemporáneo firmado por Benjamín Urzúa, titulado “Estudio físico de las Aves”, su autor señala que *“el ave es una máquina que podemos imitar no en sus mecanismos, pero si en sus efectos mediante los recursos de que dispone la mecánica, i obtendremos la más segura, la más rápida, la más perfecta aeronave”*, concluyendo que *“la relativa superioridad alcanzada por los globos dirigibles sobre los aparatos de aviación, no es sino una etapa pasajera de la lucha entre estos dos rivales. La victoria definitiva será del cuerpo pesado”*.

El significativo hecho que artículos como los reseñados apareciesen en las publicaciones oficiales del Estado Mayor, indican que las inquietudes por la cuestión aeronáutica estaban avaladas por la superioridad de la institución, por lo que no es de extrañar que durante ese año de 1909, el general Arístides Pinto Concha, por entonces en el influyente cargo de Inspector de Establecimientos de Instrucción del Ejército, encomendase un detallado estudio del tema aéreo al teniente coro-

nel Mariano Navarrete, adicto Militar de Chile en Francia.

Para Marzo de 1910, este diligente oficial remitió su quinto y ultimo informe sobre la materia el que *“permitirá a US. apreciar la verdadera importancia de esta nueva rama de la ciencia, llamada a producir una verdadera revolución en todos los ordenes de la actividad humana”*, haciendo ver que está convencido *“de la conveniencia que hay para nuestro ejército de que se estudie concienzudamente todo lo que atañe a la navegación aérea... dado el empeño con que ha esto se dedican los hombres de ciencia, en la posibilidad de que se realicen nuevas sorpresas en un porvenir no lejano.”* Finalizaba su extenso informe, proponiendo la creación de un servicio aéreo autónomo compuesto por los departamentos de Aerostación equipados con globos; el de Navegación, dotado de dirigibles y el de Aviación, con aviones.

Por entonces el general de artillería Roberto Silva Renard, quien compartía las inquietudes aeronáuticas del general Pinto Concha, del comandante Navarrete y de sus camaradas artilleros, se desempeñaba al frente de la Misión Militar de Chile en Europa instalada en Berlín por Emilio Koerner en 1905. Entre las múltiples obligaciones del cargo, el general Silva debía supervisar las compras de material de guerra y los estudios en diferentes especialidades que numerosos oficiales seguían en escuelas europeas, figurando entre estos últimos, el teniente coronel Pedro Pablo Dartnell, alumno de la Escuela Superior de Guerra de Francia, a quien le encomendó la tarea que le informara sobre la organización del servicio aéreo francés.

Al completo y detallado informe entregado por Dartnell a su superior, se deben sumar los catorce reportes del teniente coronel Julio Brownell Rodríguez, sucesor de Navarrete en la agregaduría militar en Francia, y los del agregado militar en Londres, Alfredo Schönmeyr, quien además había escrito un minucioso informe sobre el empleo de globos por el ejército ruso durante la guerra con Japón en 1904, conflicto en el que había participado como observador.

Pero, de todos estos informantes, Dartnell fue posiblemente el más influyente al incluir en su reporte, una serie de conceptos doctrinarios tales como que le corresponderá a la aviación iniciar los combates preliminares en las guerras futuras y que tan pronto se desarrollen los dispositivos pertinentes, se podrá lanzar proyectiles sobre instalaciones estratégicas del enemigo, destacando al

finalizar, que por esos mismos días se ha realizado con pleno éxito el primer ensayo de telecomunicaciones aire-tierra desde un avión en Francia, lo que le confiere una capacidad de insospechada trascendencia futura a la aviación, que se irá desarrollando a medida que los inventores vayan haciendo nuevos aportes. A diferencia de Navarrete, Dartnell descartó el empleo de globos y dirigibles y se pronunció en favor del monoplano en lugar del biplano y se pronunció derechamente por la necesidad de dotar al ejército chileno, de un cuerpo de aviación en el menor tiempo posible, para lo cual propone un plan de acción inicial que incluye el pronto envío de un par de oficiales a Francia y que se contrate a los mejores alumnos de mecánica de la Escuela de Artes y Oficios, por carecer la institución, de especialistas en este rubro.

Poco tiempo antes que se conociera el informe Dartnell remitido por el general Silva Renard desde Berlín, en Santiago había tenido lugar un hecho sorprendente.

El general Pinto Concha había sido nombrado Ministro de Guerra y Marina por el Presidente Ramón Barros Luco junto a quien acudió, el 25 de Diciembre de 1910, a la primera exhibición aérea realizada en el parque Cousiño por el aviador italiano Bartolomé Cattaneo.

Terminada la demostración, Pinto Concha designó una comisión integrada por el coronel de artillería Morandé que la presidía; el coronel de caballería Wormald y por el teniente también de artillería Manuel Avalos Prado, la que debería emitir un informe sobre la aplicación del avión al ejército.

Este informe sumado al de Dartnell llegado a manos del general Pinto los primeros meses de 1911, terminaron por convencer al Gobierno, si es que aún tenía alguna duda, para que facultara a la Misión Militar de Chile en Europa para que “estudiara cual era el tipo de aparato de aviación más conveniente para nuestro Ejército i gestionara el ingreso de algunos oficiales i mecánicos en escuelas militares de aviación”.

Aunque lo que ocurrió después es historia conocida, vale la pena recordarlo. El general Pinto concha fue nombrado Presidente de la Comisión Militar de Chile en Europa; los tenientes Eduardo Molina Lavín y Manuel Avalos Prado fueron enviados a Francia a seguir cursos de aviación y se adquirieron los primeros biplanos y monoplanos para la futura arma aérea que se pensaba crear.

Al regreso de Avalos, a fines de 1912, surgirían sucesivamente la Inspección de Aviación, en enero

de 1913, para dar la cobertura administrativa necesaria a la Escuela de Aeronáutica Militar fundada el mes entrante y, como complemento de lo anterior, con el propósito de legitimar la condición de pilotos aviadores de sus egresados, en abril se crearía el Aeroclub de Chile.

Con el general Aristides Pinto Concha al frente de la Inspección de Aviación, a partir de mayo de 1913, el capitán Manuel Avalos Prado en la dirección de la Escuela de Aeronáutica Militar y el coronel Enrique Phillips en la presidencia del Aeroclub de Chile, el ejército dio el trascendental paso de darle al país las bases esenciales para la futura institucionalidad aeronáutica que habría de evolucionar a partir de estas tres organizaciones primigenias.

Tres años mas tarde, en marzo de 1916, Santiago se convirtió en la sede de la Primera Conferencia Panamericana de Aeronáutica, convocada por el Aeroclub de Chile, con el propósito inicial de crear una federación que agrupase a los aeroclubes de la región, pero cuyas conclusiones finales fueron en realidad un llamado a los gobiernos del continente a establecer una legislación común, que armonizara los derechos soberanos de los Estados con los de la aviación.

Es del caso señalar que con anterioridad a esta conferencia, se había realizado solo una de carácter internacional en París durante 1910, durante la cual se había redactado el primer borrador de una reglamentación aeronáutica internacional, pero la 1ª Guerra Mundial había impedido que dicho proyecto se concretara, de modo que los acuerdos de la conferencia de Santiago definieron una serie de principios jurídicos desconocidos hasta entonces y que reaparecerían en la Europa de la post guerra, durante la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de 1919.

Ese mismo año, el presidente Juan Luis Sanfuentes procedió a firmar el Decreto 654 que separó a la Inspección de Aviación del ejército, dándole el mismo rango que las otras ramas de las fuerzas armadas, naciendo de esta forma la Fuerza Aérea Nacional dependiente de la Inspección General de Aviación, organismo que además debía ocuparse de los asuntos de la aviación civil. Pero el país aun no estaba preparado para dar un paso tan audaz por lo que en 1921 el gobierno de la época puso fin a lo obrado, lo que trajo por consecuencia, que la aviación civil y comercial, perdiera el incipiente marco jurídico que debía sustentarla.

Mientras todo esto ocurría, otro oficial, el ma-

yor Arturo Merino Benítez, también artillero, comenzaba a interesarse en el tema aeronáutico. En 1908 había compartido aunque por breve tiempo, con el capitán Manuel Avalos en el Regimiento de Artillería “Miraflores”, donde posiblemente hubieron de intercambiar opiniones acerca de la importancia de contar con globos cautivos o con algunos de esos aparatos voladores de reciente aparición en los cielos europeos y que solo conocían por referencias. Luego, hacia 1918 había escrito el ensayo “La futura proporcionalidad de las armas” en el que destacaba el rol que le correspondería jugar a la aviación en las guerras futuras y posteriormente, en septiembre de 1922, le había correspondido integrar junto al coronel Carlos Ibáñez del Campo, la comitiva militar enviada a los festejos del centenario de la independencia de Brasil, y presenciado el dramático desenlace del raid a Río de Janeiro protagonizado por el capitán Diego Aracena.

Para 1925 los tiempos habían cambiado y nuevos vientos comenzaban a soplar en la aeronáutica nacional.

Tanto en Europa como en los Estados Unidos ya había aerolíneas operando y el transporte de pasajeros y del correo aéreo eran una realidad. Al menos tres embajadas aeronáuticas habían visitado los países sudamericanos ofreciendo la posibilidad de establecer servicios aéreos regulares, para lo cual traían los mejores aviones, capaces de vencer obstáculos naturales de todo orden con seguridad y confort para los pasajeros. De hecho, la Compañía General Aeropostal Latécoère, de origen francés había iniciado sus operaciones en Brasil, habiendo hecho incluso algunos vuelos de ensayo a Buenos Aires desde donde pretendía en un futuro no lejano, cubrir la Patagonia austral y alcanzar hasta Santiago de Chile.

Por su parte, el comerciante francés radicado en Valparaíso, Louis Testart, había recibido una concesión monopólica para el establecimiento y explotación de un servicio aéreo entre Iquique y Concepción y ciudades intermedias, Santiago incluido y, al finalizar el año 1924, dos aviones Junkers, un F-13 y un A-20, habían aterrizado en El Bosque procedentes de la capital argentina, en el marco de una misión comercial enviada por la firma alemana, precedida por el éxito y la fama que estos aparatos habían conquistado en la ruta Berlín-Moscú.

Es en estas circunstancias que el mayor Merino Benítez, que después de su estancia en la capital carioca fue designado adicto militar en Brasil, se habría de incorporar al Estado Mayor del Ejército

que estaba abocado a elaborar una serie de directivas con las que el ahora Inspector General del Ejército, general Mariano Navarrete, estaba impulsando una profunda modernización del arma, ordenada por el Ministro de Guerra coronel Carlos Ibáñez del Campo.

En efecto, el 28 de abril de 1925, el Decreto 1.390 del Ministerio de Guerra dispuso que *“el Director General de Aeronáutica, que tiene bajo su dirección todo lo que se refiere a la aeronáutica militar y civil, pondrá en ejecución, sin perjuicio de los estudios de propia iniciativa, las instrucciones y directivas que le de el Inspector General, referente a la organización, movilización, preparación del personal aeronáutico (militar y civil) y en general, sobre cuestiones técnicas del arma y fomento de la aviación civil”*.

Esta disposición fue la que le permitió al general Navarrete abordar el tema aeronáutico con singular decisión, ordenándole al Inspector de Aviación mediante la Directiva Nº 1, que le informara a la brevedad *“cuales son las relaciones de servicio que la aviación militar mantiene con la civil, indicando si estas existen, cual sería la actividad que esta última desarrollaría en caso de guerra”*. Luego en la Directiva Nº 3, dirigida a los departamentos del Ministerio de Guerra, informaba la creación del escalafón de aviadores militares, continuando con la creación del Servicio de Vuelo con Pasajeros, para el que destinó los dos monoplanos Junkers (un F-13 y un A-20) recientemente adquiridos por el ejército.

Sin detenerse un solo instante, el general Navarrete emitió en el mes de agosto, la Directiva Nº 6, trascendental documento mediante el cual le fijó tareas y objetivos a la aviación civil y militar, abordando algunos temas que hasta ese momento no habían sido tocados a fondo por la clase política del país.

Dichos objetivos se pueden resumir en los siguientes puntos:

- 1.- Organizar y desarrollar la aviación civil
- 2.- Instalar los servicios aerocomerciales nacionales e institucionales
- 3.- Abrir la ruta aérea de Magallanes
- 4.- Construir la infraestructura aeroportuaria
- 5.- Levantar la carta aérea nacional
- 6.- Crear el servicio meteorológico
- 7.- Generar la legislación aeronáutica nacional.

Más que un documento de Estado Mayor del Ejército, la Directiva Nº 6 puede ser considerada como la primera definición de una política de desarrollo de la aviación chilena que al cabo de

un año comenzará a rendir sus primeros frutos, al asumir el mando de la Escuela de Aviación Militar, el Mayor Arturo Merino Benítez, cargo que habría de servirle como una plataforma para iniciar la tarea fundacional de la institucionalidad aeronáutica nacional.

En una breve síntesis, se puede trazar la notable labor realizada por Merino Benítez de acuerdo a los hitos principales y más conocidos de su gestión:

1926: Es nombrado jefe de la Escuela de Aviación, en la que lleva a cabo una profunda transformación en los métodos de enseñanza para lo cual adquiere los primeros DH.60 Gipsy Moth.

1927: Asume como Jefe del Servicio Aéreo del Ejército, cargo desde el cual emite el primer Reglamento de Aeródromos y Tránsito Aéreo que se conoció en el país.

1928: Refunda el Aeroclub de Chile bajo el nombre de Club Aéreo de Chile, en la práctica una nueva institución a la que apoya con aviones e instructores del ejército con el fin de preparar pilotos civiles que puedan satisfacer las necesidades que se derivan de la instauración de una aerolínea comercial.

1929: Ante la presión que ejerce la Compañía General Aeropostal (CGA) y la Panagra por establecer un servicio de correo aéreo al norte, Merino responde con la creación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, a la que le seguirá antes de fin de año la línea Aeropostal Santiago-Puerto Montt y la línea Aérea Experimental a Aysén, un sistema que prontamente será conocido como Línea Aérea Nacional y, para que esta pueda operar, iniciará la construcción de la red aeroportuaria y la equipará con la primera red de telecomunicaciones aeronáuticas y de estaciones meteorológicas.

1930: A comienzos de año, personalmente conduce un junkers R-42 hasta Punta Arenas, abriendo la ruta aérea al extremo austral del país. Cinco años más tarde, estará detrás de la iniciativa legal que dio vida a la “Línea Aérea Experimental a Magallanes”.

Paralelamente, Carlos Ibáñez del Campo, quien ha alcanzado la Presidencia de la República, y llamado a integrar su Gabinete Ministerial al retirado general Mariano Navarrete, le otorga todo su respaldo procediendo a firmar el Decreto Ley que crea la Subsecretaría de Aviación, unifica el Servicio Aéreo del Ejército con la Aviación Naval dando vida a la Fuerza Aérea de Chile e inserta en ella, a la Dirección de Aeronáutica Civil, cuya primera obligación consistirá en revisar y corregir el

Decreto Ley 675, vigente desde fines de 1925 y que era el primer esbozo de una legislación aeronáutica derivada de la Directiva N° 6.

Además de lo anterior, Merino Benítez obtendrá la autonomía jurídica y patrimonial de la Línea Aérea Nacional; dispondrá la confección de la Carta Aeronáutica Nacional utilizando como base el Mapa Escolar de Chile de 1911; creará el “Servicio de Escucha de Aeroplanos”, un incipiente sistema de control del tráfico aéreo con alcance nacional y pondrá en funciones la fábrica de aviones Curtiss, de la que saldrá mas de un centenar de biplanos Hawk y Falcon.

De este modo, es posible afirmar que la institucionalidad aeronáutica nacional, el marco jurídico que la rige y los servicios que brindan seguridad y apoyo a la navegación aérea en el espacio aéreo de Chile, y que hoy conocemos como el Sistema Aeroespacial de Chile, tuvo sus orígenes en las avanzadas ideas sustentadas por distinguidos oficiales del Ejército que en los inicios de la aviación mundial, supieron encontrar los caminos para otorgarle al país los beneficios de una aviación moderna, convencidos que llegaría a convertirse en una herramienta esencial para el desarrollo nacional.

Valorando el Pasado

Claudio Cáceres Godoy y Danilo Villarroel Canga

La historia de cada país se escribe de distintas formas. Una forma de conocerla posteriormente, es preservando el pasado para las futuras generaciones y que éstas, a su vez, sean capaces de valorar y continuar con este legado.

En el plano de la Aviación, existe la literatura a través de publicaciones como nuestra revista. Hoy también mediante la tecnología, podemos ver videos, documentales y otros que nos muestran el pasado cercano de manera tecnológica. Algunos países como Chile cuentan con su propio Museo de Aviación, lugar donde se privilegia la restauración y conservación de aeronaves que han volado por los cielos patrios, en todos sus roles, ya sean militares, civiles, comerciales, deportivas y experimentales.

Otra forma de realzar la historia aeronáutica, sugiere colocar monolitos en lugares públicos, con aeronaves montadas sobre ellos, que nos señalan con gallardía su presencia y son objeto de culto por la mayoría de los ciudadanos; no obstante existen elementos negativos en la sociedad que únicamente buscan dañar estas aeronaves, ya sea por maldad o movidos por intereses mezquinos.

Bajo el contexto antes señalado, ponemos en conocimiento de nuestros lectores, la historia de una aeronave que prestó servicios en la Fuerza Aérea de Chile, y que hoy se encuentra preservada en la ciudad de Mejillones, enclavada en el norte de Chile a 1450 kilómetros de Santiago y a 55 kilómetros de Antofagasta, lugar de asentamiento del Grupo Aéreo que utilizó este avión.

Mejillones es un puerto ubicado a orillas del Desierto de Atacama y su emplazamiento corresponde a la parte más ancha del territorio de Chile: 252 kilómetros. Pese a que el ambiente es muy seco, la sal de la brisa marina, en un tiempo determinado, corroerá la estructura del avión, debido a que no se le somete a mantenimiento, situación que originará su pérdida total en el futuro.

DOUGLAS TB-26B

La Fuerza Aérea de Chile, recibió de parte de Estados Unidos, mediante el Pacto de Asistencia y Defensa Mutua (MDAP), una partida importante de aviones Douglas A-26 Invader modelos B y C. En Chile recibieron denominación B-26. Este tipo de notables aviones ya había experimentado el combate en la Guerra de Corea y también algunos de ellos fueron utilizados por Estados Unidos y Cuba durante la Invasión de Bahía Cochinos.

El ejemplar de esta nota provenía de la USAF, 2500º Escuadrón de Mantenimiento de la Base Aérea Mitchell de Nueva York, y llegó a Chile en vuelo, piloteado por tripulaciones chilenas, aterrizando en el Aeropuerto de Los Cerrillos el 1º de Febrero del año 1960.

La Fuerza Aérea de Chile le asignó la matrícula Nº 848 y su S/N correspondía al 44-34741. El Comando del Material hizo entrega oficial de este avión al Grupo de Aviación Nº 8 de Antofagasta el 3 de Febrero de ese mismo año. Su esquema de color era totalmente aluminio, con la excepción del timón de dirección de color azul con la tradicional estrella blanca en su centro.

Con poco más de un mes de servicio como entrenador, sufrió un accidente en la Base Aérea de Cerro Moreno, al aterrizar con el tren arriba, resultando con daños considerables. Un año más tarde cuando finalizaron las labores de reparación de este avión, por parte del personal de mantenimiento del citado Grupo Aéreo, fue entregado pintado de color negro integro, al igual como el resto de la flota de ese material de vuelo.

Durante el año 1966, la Fuerza Aérea de Chile a través de su Ala de Mantenimiento, implementó el proyecto Gun Nose, que consistía en la transformación de algunos de estos aviones en "Mangueros" o remolcadores de blancos, siendo el avión Nº 848, el cuarto en adoptar esta modificación. Al ser entregado nuevamente al Grupo de



Aviación Nº 8, su esquema de pintura cambio otra vez, llevando el aluminio original, con grandes zonas de la nariz, cola y alas de color rojo anaranjado, manteniendo el timón de color azul. Sólo este avión y el matriculado Nº 849, recibieron este esquema de pintura.

Tras trece años de servicios en la Fuerza Aérea de Chile y acumulando su célula 6094 horas de vuelo, fue retirado del servicio, mediante resolución E-283 del 31 de enero del año 1973.

Al año siguiente, el avión fue donado a la ciudad de Mejillones, recibiendo una pintura del tipo camuflado zona norte, con superficies color café oscuro y arena, en tanto que las partes inferiores eran de color celeste claro. Para el traslado de este avión por parte del Grupo de Abastecimiento y Mantenimiento, se utilizó un tractor de arrastre, que recorrió en línea recta por pleno Desierto de Atacama, los casi 50 kilómetros de distancia en media jornada, ya que debió abrirse camino varias

veces durante el trayecto, despejando obstáculos naturales del terreno.

En su lugar de destino, una plaza frente a la Capitanía del Puerto a tan sólo 100 metros del mar, este noble avión fue emplazado sobre su propio tren de aterrizaje.

El año 1993, el Alcalde de Mejillones Marcelino Carvajal Ferreira, solicitó a la Fuerza Aérea de Chile, el reacondicionamiento de la aeronave, labor que la Institución encargó al personal del Ala Nº 1 de Antofagasta, quienes sellaron todos los accesos, pusieron luces en alas y cabina y nuevamente dieron pintura negra total a su estructura. Estos trabajos fueron entregados para el aniversario de la ciudad el 7 de octubre, de ese mismo año. En forma posterior al avión le fueron retirados sus trenes de aterrizaje, emplazando su estructura en un trípode de acero, en el que se mantiene en la actualidad.