

ENRIQUE FLORES ÁLVAREZ

HISTORIA

DE LA

AVIACION

EN CHILE

TOMO I

1933

PRÓLOGO

He querido estampar cuatro palabras iniciales en la recopilación histórica de los hechos que, enlazándose sucesivamente, han cimentado las bases de la Aviación Nacional.

Dominar el espacio fue, desde los tiempos más remotos, una suprema aspiración del hombre.

Esta conquista, como todas, ha exigido de la Humanidad grandes sacrificios de vidas para llegar al estado de progreso en que hoy día se encuentra y, dadas sus características, ha producido lógicamente innovaciones transcendentales en la vida comercial y guerrera de los países, haciendo más cortas las distancias y vías de comunicaciones, y alterando también fundamentalmente las posibilidades de defensa ante un conflicto armado.

AVIACION MILITAR

(Desde sus comienzos, en 1913,

hasta la misión Scott, en 1920)

La Fuerza Aérea, como hija bien legítima del Ejército y de la Armada, ha debido desde su nacimiento adoptar de estas instituciones, todas aquellas tradiciones históricas que con el tiempo nos sentimos orgullosos de llevar: pero, si bien que sirva de fuente de inspiración para el empleo militar de este nuevo tipo de la Defensa Patria, el estudio detenido de los sacrificios de los primeros Aviadores nacionales y organizadores, nos servirá, sin duda alguna, de estímulo y de ejemplo para las futuras generaciones de pilotos.

Es por esto que la obra del teniente señor F. V. Alvarez, significa, para todos, una palabra de aliento y un valeroso aporte para la historia, y cuyo laudable esfuerzo de investigación merece de parte de esta Comandó una felicitación sincera.

Diego Aracena A.

Comandante en Jefe, Comandante en Jefe,
de la Fuerza Aérea Nacional.

PRÓLOGO

He querido estampar cuatro palabras iniciales en la recopilación histórica de los hechos que, enlazándose sucesivamente, han cimentado las bases de la Aviación Nacional.

Dominar el espacio fué, desde los tiempos más remotos, una suprema aspiración del hombre.

Esta conquista, como todas, ha exigido de la Humanidad grandes sacrificios de vidas para llegar al estado de progreso en que hoy día se encuentra y, dadas sus características, ha producido lógicamente innovaciones transcendentales en la vida comercial y guerrera de los países, haciendo más cortas las distancias y vías de comunicaciones, y alterando también fundamentalmente las posibilidades de defensa ante un conflicto armado.

En Chile, sólo desde 1913, puede decirse que existe la Aviación, y desde esa fecha hasta hoy día han sido muchos los que han quedado en el camino, pagando con su vida, cada etapa del progreso de la Aviación Chilena.

La Fuerza Aérea, como hija bien legítima del Ejército y de la Armada, ha debido necesariamente heredar de estas instituciones, todas aquellas tradiciones históricas que con tanta razón nos sentimos orgullosos de llevar; pero, si bien es cierto que carecemos de una propia tradición guerrera que sirva de fuente de inspiración para el empleo militar de este nuevo brazo de la Defensa Patria, el estudio detenido de los sacrificios de los primeros Aviadores nacionales y organizadores militares servirá, sin duda alguna, de estímulo y de ejemplo para las futuras generaciones de pilotos.

Es por esto que la obra del teniente señor Flores Alvarez, significa, para todos, una palabra de aliento y un valeroso aporte para la historia, y cuyo laudable esfuerzo de investigación merece de parte de este Comando una felicitación sincera.

Diego Aracena A.

Comandante de Grupo, Comandante en Jefe,

de la Fuerza Aérea Nacional.

INTRODUCCIÓN

La velocidad con que cruzan el espacio los modernos vehículos aéreos, la distancia que devoran y la regularidad de sus itinerarios, indican al más lego, la fantástica evolución de una ciencia que está llamada a ser la portadora del grito de unión al mundo entero. Este desarrollo, que debemos al esfuerzo de muchos hombres atrevidos y audaces, ha permitido que la actual generación pueda hacer uso del espacio aéreo con la seguridad que emplea los mares y continentes.

Los nombres de Ader, Santos-Dumont, Wright, Farman, Blériot y otros, son universalmente conocidos, por haber sido ellos los iniciadores de la conquista del aire, y son innumerables las obras que se han escrito en el extranjero, narrando esos primeros ensayos, desgraciados o con éxito, y dando a conocer su evolución segura y rápida hasta alcanzar su actual desarrollo.

En Chile, y debemos decirlo con satisfacción, también tenemos nombres de aviadores audaces, muchos de ellos idos, que, en silencio y sin ostentación, desafiaron las leyes de la gravedad por muchos años, en los mismos aviones que, en otro tiempo, también sirvieron para dar gloria a sus constructores.

Desgraciadamente, los nombres de Acevedo, Avalos, Urrutia, Mery, Menadier y tantos otros, que forman un conjunto de chilenos valerosos, son apenas conocidos por quienes han tenido la oportunidad de leer algunos escritos que, en la prensa, en revistas y en obras aisladas, han visto la luz pública.

Con la ayuda espontánea del actual Comandante en Jefe de Aviación, Comandante de Grupo, señor Diego Aracena Aguilar, me ha sido posible dar a la publicidad el presente trabajo que no tiene otro mérito que el hacer justicia y reconocer la labor abnegada y heroica de los aviadores que han hecho de su profesión un culto.

En 1913, cuando se creaban los servicios de aeronáutica en Chile, cuando el capitán Avalos daba las primeras instrucciones a sus alumnos, de la aviación sólo se conocían sus peligros y accidentes, que a diario traían las noticias del cable. Sin embargo, el patriotismo jamás desmentido de los hijos de nuestra raza, prestos a ofrendar su vida por el buen nombre de la Patria, hizo que el escaso número de vacantes para el primer Curso de alumnos que se abriera en la Escuela de Aviación, fuera llenado muy pronto, como lo fueron las de los cursos restantes.

El anticuado y poco seguro sistema de aprendizaje por medio del Pingüino; las fatales caídas de Mery, Menadier, Ponce y Berguño, Luco y Villagrán, todos ellos víctimas de su entusiasmo desmedido; la desaparición de Bello, que una tarde nebulosa partió del lado de sus compañeros para no regresar; los ataques injustos de los fanáticos enemigos de la Aviación y, en general, de toda cosa nueva; la poca atención de parte del Gobierno por un arma tan delicada y, enfin,.... el ruego de las madres, de ellas que parecen tener el presentimiento de la fatalidad, no fueron óbice para los que abrazaban su noble profesión sin otro objeto que satisfacer sus anhelos. Los llevaba adelante un imperioso impulso, íntimo e inflexible, que los arrastraba a correr todos los riesgos sólo por dominar el aire y por perfeccionarse en la misión que la Patria les confiara.

La práctica en el Duperbarril y El Terror, pseudos aeroplanos, ingeniados y contruídos por un obrero chileno; la prueba de los motores en el dinamómetro, instrumento amarrado a un poste y que se enganchaba al fuselaje para medir el poder de tracción de los aviones; el compañerismo de esa pléyade de muchachos, que más de una vez, rodeando los despojos mortales de uno de ellos, lloraron

como niños; las excursiones en el Delahaye, ese auto entonces moderno y que en varias ocasiones sus tripulantes tuvieron que sacar con bueyes del fango que se formaba en la que es hoy la Gran Avenida; las correrías de "Pégoud", el perro noble que, a semejanza de los actuales "Schop", "Togo" y "Cachupín", se encargaba, sin previo aviso, de correr los animales de la cancha los días que iban a efectuarse vuelos; son, todos éstos, detalles de una época de nuestra aviación pasada, más íntima, de más agradables recuerdos y que son fuente riquísima e inagotable de inspiración.

Santiago, 9 de Junio de 1933.

Enrique Flores Alvarez,

Teniente 2.º de Aviación.



Monumento erigido a los mártires
de la Aviación Militar



CAPITULO I

1913

SUMARIO :

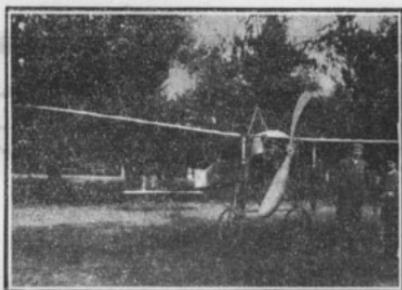
- Precursores de la Aviación Militar Chilena.
- Informes del general Pinto Concha y del coronel Pedro Pablo Dartnell, sobre la creación de la aeronáutica militar.
- El capitán Avalos, primer oficial de Ejército piloto aviador.
- Fundación de la Escuela de Aviación.
- Envío de oficiales y suboficiales a Europa.
- Primer Curso de Alumnos.
- Los primeros aeroplanos.
- Origen de los primeros hangares de la Escuela de Aviación.
- Vuelos de importancia.
- Los primeros títulos de piloto aviador militar.
- Resultado de la misión enviada a Francia.
- Memoria de la Escuela correspondiente al año 1913.

PRECURSORES DE LA AVIACION MILITAR CHILENA

Dado el temperamento audaz de nuestro pueblo, ningún ramo de las ciencias modernas podía encontrar en Chile un ambiente más propio para su desarrollo que la aviación.

Cuando apenas esta ciencia da-

ba en el mundo sus primeros pasos, aparecieron en Chile los amantes de conocerla y practicarla, y aún antes de que el Gobierno tomase a su cargo el impulsarla y darle vida nacional, ya hubo chilenos intrépidos que no titubea-



Luis A. Acevedo y su mecánico

ron en exponer la vida para descubrir sus misterios y gozar de sus majestuosas impresiones.

Numerosos fueron los pilotos civiles que, con esfuerzos propios, lograron invadir los imperios del aire y entusiasmar al público con sus audaces aventuras.

Luis A. Acevedo, que fué el primer mártir del valiente apostolado, cayó ante el dolor y la veneración de sus admiradores, el 13 de Abril de 1913.

Clodomiro Figueroa fué, poco después, el primer audaz que trató de desafiar la mole de los Andes, empresa gigantesca que venció, no al corazón del piloto, sino al motor del débil avión.



Clodomiro Figueroa, ante el Blériot, con el cual hizo su primera tentativa de cruzar los Andes

El penquista David Fuentes y el talquino Emilio Castro Ramírez fueron, como los anteriores, otros de los precursores de la obra que pronto iba a iniciar el Gobierno.

Cada uno de estos pájaros humanos había templado su energía y su voluntad en las fuerzas armadas y al aspirar a los triunfos y a la gloria, lo hacían para estar prontos al llamado de la Patria.



David Fuentes, en un Blériot de su propiedad, momentos antes de emprender el vuelo con el señor Blanco Lecaros

Tal concurso, por patriótico que fuera, necesitaba encauzarse en los estrictos límites de la disciplina militar, y por eso es que el Gobierno, considerando la importancia de la aviación, encomendó el informe para la implantación de estos servicios en Chile al general señor Aristides Pinto Concha y al coronel don Pedro Pablo Dartnell.

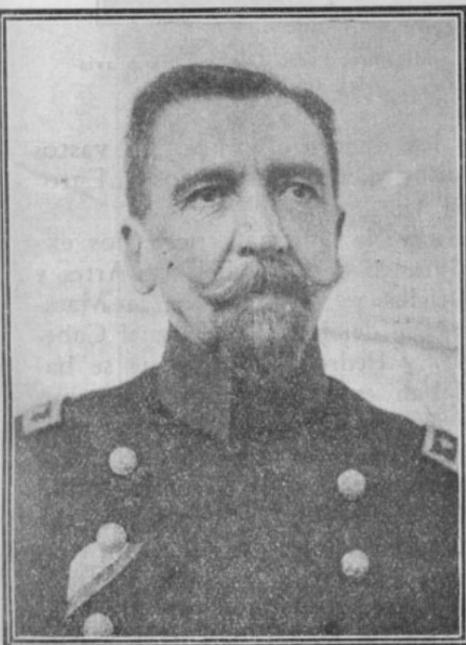
INFORMES DEL GENERAL PINTO CONCHA Y DEL CORONEL PEDRO PABLO DARTNELL, SO- BRE LA CREACION DE LA AERONAUTI- CA MILITAR

A fines del año 1910, el coronel Dartnell, al informar a la Superioridad, hacía ver la conveniencia de implantar un servicio de aviación análogo al francés y proponía la creación de una Inspección de Aeronáutica Militar que gozara de cierta autonomía, pero dependiendo siempre del Ministerio de Guerra. Aconsejaba también el

tipo de máquina que podía adoptar nuestra aviación y se declaraba partidario de los aeroplanos Blériot y Etrich, y de los biplanos Voisin y Sánchez Besa, máquina ésta última, ideada por un joven chileno, y que logró sonados triunfos en Francia. Fijaba también el personal necesario para una Escuela y las pruebas a que debía someterse a los alumnos para llegar a formar pilotos capaces de servir eficientemente al Ejército.

El general señor Pinto Concha, a su vez, y para poder informar al Gobierno debidamente, se trasladó al extranjero a estudiar todo aquello relacionado con organización de la aeronáutica militar. En París asistió a la Exposición del Grand Palais, inaugurada el año 1912, y continuó después su viaje a Viena. De regreso a Francia, tuvo ocasión de presenciar el vuelo simultáneo de 20 máquinas de diferentes tipos.

Vuelto a Chile a fines de 1912, publicó un interesante informe sobre el desarrollo de la aerostación y aviación en Europa, informe que consta de 32 páginas, y se encuentra archivado en el Estado Mayor General del Ejército.



General de División, señor Aristides
Pinto Concha

EL CAPITAN AVALOS, PRIMER OFICIAL DE EJERCITO PILOTO AVIADOR

En Febrero de 1911, el entonces teniente de artillería, don Manuel Avalos Prado, partió a Europa, comisionado por el Gobierno, a estudiar aviación, hasta quedar en condiciones de poder organizar una Escuela Militar de Aeronáutica. Ingresó en París a la Escuela Blériot, de Etampes, y en Junio de 1911, obtuvo el brevet de piloto aviador de la Federación Aeronáutica Internacional, completando en Reims su aprendizaje en las máquinas Voisin y Sánchez-Besa. Después de una corta estada en Alemania, regresó nuevamente a la Escuela Blériot, procediendo a la recepción del primer aeroplano que adquirió el Gobierno, el Blériot 50 HP. "Manuel Rodríguez", que sirvió para la instrucción de los primeros alumnos chilenos.

El capitán Avalos perma-



Mecánico, Miguel Cabezas, titulado piloto en Europa

neció en Francia hasta Noviembre de 1912, fecha en que regresó a Chile, para asumir la Dirección de la futura Escuela de Aeronáutica y enseñar, en forma inteligente



Mecánico, Pedro Donoso, piloto aviador titulado en Europa

a los nuevos alumnos, los vastos conocimientos adquiridos en Europa.

En la misma época, los ex-alumnos de la Escuela de Artes y Oficios y mecánicos de la Maestranza del Ejército, Miguel Cabezas y Pedro Donoso, que se hallaban en Alemania en la comisión revisora de armamentos, ingresaban en el verano de 1912 como alumnos a la Escuela Voisin, de Mourmelon-le-Grand. Al cabo de algunos meses, rendían un examen brillante y recibían el título de pilotos aviadores.

En Enero de 1913, Cabezas regresó a Chile, y Donoso quedó en Europa, recibiendo el material de



Capitán Manuel Avalos Prado, primer oficial de nuestro Ejército.
titulado piloto aviador y primer Director de la Escuela de Aviación

acroplanos y automóviles adquiridos para la aviación chilena.

El 8 de Enero de 1913, el Presidente de la República, señor Ramón Barros Luco y el Ministro

de la Guerra, don Claudio Vicuña, presentaban al Congreso un mensaje por el cual pedían la organización de los servicios de aeronáutica militar y la creación de

una Escuela de Aviación para instruir nuevos pilotos. El 7 de Febrero, siendo Ministro de la Guerra, don Jorge Matte Gormaz, el Gobierno presentaba un proyecto de ley que fué aprobado con algunas modificaciones, y por el cual se autorizaba al Presidente de la República para invertir hasta la suma de 700,000 pesos oro de 18 d. en la organización de los servicios y fundación de una Escuela de Aviación.

Por decreto fechado el 7 de Mayo, se nombraba primer Inspector de Aeronáutica Militar al general Aristides Pinto Concha, quien con bastante acierto había desempeñado en Europa la comisión que se le confiara sobre estudios de la organización de estos servicios. El nombramiento fué sin perjuicio de sus funciones como Jefe del Estado Mayor General.

FUNDACION DE LA ESCUELA DE AVIACION

Bajo la presidencia de don Ramón Barros Luco, y por D/S. G. 1 N.º 187 (B. O. pag. 1423) de 11 de Febrero de 1913, se creó la Escuela de Aviación, que tan brillantes frutos debía dar a la patria. Fueron sus fundadores y organizadores el Ministro de la Guerra, señor don Jorge Matte Gormaz, a quien no sólo guiaba el alto espíritu de grandeza militar que a su cargo correspondía, sino que obraba impulsado por su elevado temperamento deportivo, de que siempre dió pruebas: el general de División y jefe del Estado Mayor, don Aristides Pinto Concha, y el capitán aviador, don Manuel Avalos Prado, recién vuelto a la patria, después de haber estudiado aviación en Europa.

Como Director de la Escuela se designó a este último, quien conservó su puesto hasta Abril del año 1915. Durante su período no omitió sacrificios para que este establecimiento funcionara lo mejor

posible, dentro de los medios a su alcance, dotándolo de todo lo indispensable en material de vuelo, hangares y construcciones anexas.

Jefe de los talleres y profesor de mecánica se nombró al señor Pedro Andrade Moss, antiguo ingeniero de la Marina Nacional, y que más tarde hizo su curso de piloto.

Mecánicos 1.ºs fueron nombrados los pilotos Miguel Cabezas y Pedro Donoso; mecánico segundo, Amadeo Schudek y carpintero, Manuel Penelas. Todos ellos han dejado entre sus compañeros muchos recuerdos, mezclados a veces de un poco de sentimentalismo.

Para el entrenamiento de los alumnos se habilitó en Lo Espejo una chacra de propiedad fiscal en donde la Policía de Santiago mantenía su caballada. Tal fué el origen del Aeródromo "El Bosque" cuya primitiva extensión de 600,000 metros cuadrados, se hi-



Fundadores de la Escuela de Aviación del Ejército de Chile, general de División Aristides Pinto Concha, Ministro de la Guerra, Jorge Matte Gormaz y capitán de artillería, Manuel Avalos Prado

zo estrecha con la llegada al país de las primeras veloces máquinas de guerra.

La siguiente descripción de don Enrique Phillips, reproducida en un Semanario, da una idea de lo que era el aeródromo en aquella época, y cuya adquisición suscitó críticas de parte de ciertas personas que preferían una cancha más pareja, más amplia y más libre de obstáculos, como lo eran entonces algunos terrenos de Batuco y El Culenar:

“El campo de aviación de “Lo Espejo” está rodeado de árboles y por eso he dicho en varias ocasiones, que no es una cancha apropiada al objeto que se le destina, tanto por este grave defecto, cuanto por ser demasiado estrecho. Ojalá estos inconvenientes no sean causa de alguna lamentable desgracia; por ahora parece difícil obtener un nuevo aeródromo; sería conveniente que se sacasen los árboles, dejando lo más despejado posible en bien de nuestros futuros pilotos. No me guía otro deseo, sino ver que nuestra Escuela de Aviación marche rápidamente por el sendero del progreso, sin escollos y sin tropiezos.

A la obra y adelante, y así veremos luego héroes del aire y del espacio, que en poco tiempo llamarán la atención universal”.

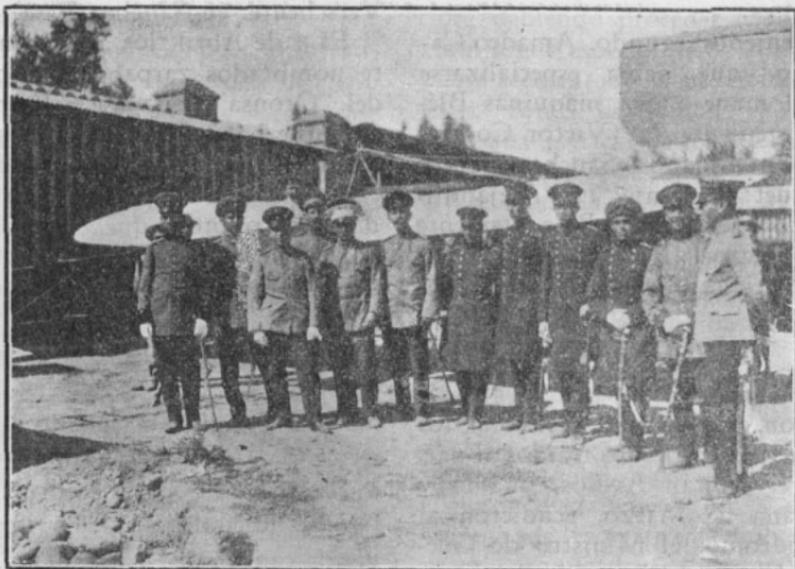
¡Ni profeta que hubiera sido! El señor Phillips se adelantó a los hechos.

La instrucción diaria de vuelos vino a demostrar que la cancha era estrecha y no reunía las condiciones de seguridad que requiere un buen aeródromo. Muchos acci-

dentos ocurrieron debido a que en el decolaje fallaba la carburación del motor de los aviones y los pilotos no alcanzaban a regularla antes de abandonar el espacio despejado de la cancha, lo cual les impulsaba a intentar el regreso inmediato ejecutando peligrosos virajes sin velocidad. Más tarde, con la llegada de los primeros Bristol, De Haviland y Scout, máquinas que necesitaban mayor extensión de terreno para su aterrizaje, hubo necesidad de habilitar la viña de Mabile, al Norte del aeródromo, no sin antes haberse presentado una serie de dificultades.

A los pocos días de haber sido enviada una circular a los comandantes de División, por la que se llamaba a examen a quienes desearan ingresar como alumnos a la Escuela de Aeronáutica, se recibieron en la Dirección del Personal del Ejército alrededor de treinta solicitudes de oficiales y otras tantas de suboficiales.

Hecha la selección por el Insp. General, quedaron para rendir su examen de admisión un capitán, todos los tenientes 1.ºs, y los tenientes 2.ºs que, por tener conocimientos especiales o figurar en lista de mérito, debían preferirse. Entre otro de los puntos que abarcaba este examen, figuraba un vuelo como pasajero, durante el cual el candidato debía sacar un croquis del Cuartel del Regimiento Ferrocarrileros. Durante esta prueba hubo algunos de temperamento nervioso que no pudieron disimular la impresión que les causaba el primer vuelo y debieron retirarse.



Fotografía tomada el día en que concurrieron a la Escuela los oficiales que formaron el primer Curso. De izquierda a derecha: tenientes Mery, Pérez Lavín, Casarino, Valenzuela, capitán Avalos, doctor Ugalde, tenientes Urrutia, Ponce, Torres, Rodríguez, Bello y Urzúa Lavín

El 17 de Marzo, una comisión compuesta por el general Arístides Pinto Concha, los mayores Monardes y Maldonado, y el capitán Avalos, tomaba examen a los primeros candidatos a alumnos, que reunían los requisitos de admisión; a saber: tenientes o suboficiales, solteros, condiciones físicas compatibles con el servicio, buena vista y peso menor de 75 kilos. Fueron aprobados los siguientes oficiales: tenientes Amadeo Casarino, (Artillería); Vic-

tor Contreras, (Ingenieros); Alejandro Bello, (Infantería); Tucapel Ponce, (Infantería); Francisco Mery, (Artillería); Enrique Pérez (Infantería); Armando Urzúa, (Caballería); Julio Torres, (Infantería); Gabriel Valenzuela, (Ingenieros) y Arturo Urrutia, (Artillería).

Suboficiales, Adolfo Menadier, Juan Verscheure, Eliodoro Rojas, José García, Floridor González, Luis Page y Manuel Ampuero.

ENVIO DE OFICIALES Y SUBOFICIALES A EUROPA

El 1.º de Abril se comisionaba a los alumnos que habían obtenido las notas más altas, para que se trasladaran a Francia y obtuvieran del Aero Club Internacional, sus títulos de pilotos aviadores.

Éstos oficiales fueron los siguientes:

Teniente segundo, Amadeo Casarino, que debía especializarse en el manejo de máquinas Blériot; teniente 2.º, Víctor Contreras, en biplano Sánchez Besa o Bréguet; teniente 1.º Alejandro Bello, en Sánchez Besa; teniente 1.º Tucapel Ponce, en Bréguet. Suboficiales: Sargento 1.º Mena-

dier, en Bréguet, y sargento 2.º Verscheure, en Sánchez Besa.

El 4 de Abril, los anteriormente nombrados zarpaban, a bordo del "Oronsa", en viaje a Francia, país que había logrado ponerse a la cabeza en materias aeronáuticas, gracias a la pericia y arrojo de sus pilotos que, como Pégoud, Chevillard, Garros y tantos otros, alcanzaron fama mundial.

PRIMER CURSO DE ALUMNOS

Con el objeto de ver volar los primeros aeroplanos traídos al país por el capitán Avalos, una bella mañana de Marzo, acudieron al Aeródromo, el Ministro de Guerra, el general Pinto Concha, altos jefes del Ejército y distinguidas personalidades de nuestro mundo político y social. Eran las 9 de la

mañana del día 26, cuando el Director de la Escuela, capitán Manuel Avalos, se elevaba en magníficas condiciones desde la improvisada cancha de "Lo Espejo", piloteando el Blériot "Manuel Rodríguez", y volaba durante 15 minutos, aterrizando correctamente,



Ministro de la Guerra don Jorge Matte y altas personalidades del Ejército, se dirigen a presenciar los primeros vuelos que efectuara el capitán Avalos en Chile

y causando con ello la admiración de cuantos lo miraban.

El mecánico Cabezas, pilotando un Voisin, se elevaba momen-



General Pinto Concha y don Jorge Matte, conversando en la improvisada cancha de "Lo Espejo"

tos después y, ejecutando un vuelo de pista, se veía obligado a descender a los pocos minutos a causa de una falla del motor.

La instrucción de los alumnos que habían sido aprobados en el examen previo, se inició en el mes de Abril. Empezó ésta con el único aparato - escuela que entonces había, un Blériot de 35 HP., que junto con el "Manuel Rodríguez" y el Voisin, fueron armados por los mecánicos Cabezas y Donoso en el galpón del Regimiento Ferrocarrileros.

Es interesante hacer notar que cada vez que el aparato-escuela se accidentaba, lo que ocurría muy a

menudo, se paralizaba la instrucción, debiendo proceder todos los alumnos, y especialmente el que lo había accidentado, a su reparación. Esto, como es lógico suponer, retrasaba y hacía deficiente la instrucción.

La segunda remesa de aviones enviada desde Francia, y que se componía de dos aparatos Pingüinos para rodar, dos de Escuela de 35 HP. y dos Blériot de 50 HP., llegó a mediados de Julio.

Escuela de instrucción Blériot.

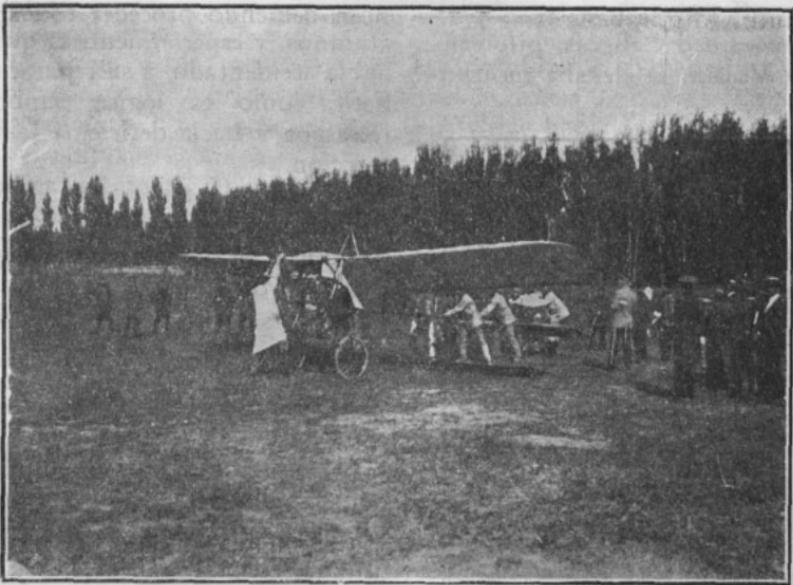
El capitán Avalos, implantó en Chile la doctrina Blériot, o sea el sistema de enseñanza universalmente empleado en esa época, y que, como se verá más adelante, necesitaba de parte del piloto mucha valentía y arrojo. El aprendizaje de vuelo comprendía varias fases:

a) Una vez iniciado el curso, los alumnos eran distribuidos en grupos, bajo la dirección de sus



Biplano Voisin en el aeródromo de "Lo Espejo"

respectivos maestros. Estos daban las primeras instrucciones prácticas en tierra, en los Pingüinos 35 HP., Anzani; instrucción que



En el momento de lanzar la hélice del "Manuel Rodríguez", primer avión militar adquirido por el Gobierno de Chile



El capitán Avalos, rodeado de altas autoridades que presenciaron su primer vuelo en Chile. En primera fila se distinguen: el capitán Carvajal, coroneles Echeverría y Herrera, general Pinto Concha, capitán Sáez, don Jorge Matte, Comandante del Ferrocarrileros, Arenas: capitanes Avalos, Martínez y Charpín, y Comandante Medina

comprendía la nomenclatura del aparato, sistema de funcionamiento del motor, empleo de los comandos (el bastón actual se denominaba campana), empleo de las llaves del gas y de la chispa, etc., etc. Con todos estos conocimientos, el alumno estaba en condiciones de subir al Pingüino, y, amarrado convenientemente, practicar carreras en línea recta sin desprenderse del suelo. El Pingüino poseía dos patines delanteros que le impedían capotar.

b) La segunda fase comprendía vuelos en línea recta en los Blériot Escuela 35 HP., más comunmente llamados, por los alumnos, Chonchones. La práctica en ellos consistía en pingüinear hasta un extremo de la cancha, y desde allí emprender el vuelo, aterrizando después de una permanencia de más o menos tres minutos en el aire. Como los ejercicios se ejecutaban siempre en las primeras horas de la mañana, por no haber viento, se podía decolar indistintamente en cualquiera dirección. En la misma forma que el Pingüino, el Blériot 35 HP., tenía el avance del motor variable, que se arreglaba conforme a los adelantos del alumno.

En esta fase de la instrucción se producía el mayor número de accidentes, debido a que el alumno al sentirse por primera vez en el aire, y obsesionado por el anhelo de volar, trataba de mantenerse en lo posible separado del suelo.

Un caso típico de lo anteriormente expuesto es la anécdota que se relata a continuación, y cuyo

principal protagonista fué el teniente Augusto León Palma, primer ayudante del capitán Avalos en la dirección de la Escuela.

Cuenta el teniente Urrutia, instructor de vuelos en ese entonces, que estando un día en la cancha, se le acercó el teniente León, muy amigo suyo, a solicitarle lo autorizara para "pingüinear" en un Blériot 35 HP., y antes de ser sorprendido por el capitán Avalos, a quién el padre de León le había recomendado no permitiera por ningún motivo que su hijo hiciera el curso de pilotaje ni aún que volara como pasajero, en previsión de cualquiera desgracia. En un rasgo de espontaneidad, Urrutia autorizó al teniente León para subir al Blériot 35 HP. y, después de darle algunas ligeras instrucciones, le recomendó que tuviera mucho cuidado en no permitir que la máquina se desprendiera del suelo. Comenzado el ejercicio de "pingüineo", que León ejecutaba por primera vez, y a mitad de la cancha, el teniente Urrutia que había quedado algo preocupado al lado de los hangares, vió con estupor que el Blériot se elevaba a algunos metros y su piloto no hacía nada por impedirlo. En esos momentos llegó a la cancha el capitán Avalos quien, dirigiéndose al teniente Urrutia, le preguntó sobre la clase de ejercicios que se efectuaba y quién era el alumno, cuyo vuelo no era del todo seguro. De más está decir la mala impresión que causó al capitán la aventura del teniente León y que podía costar la destrucción del aparato y aún la

vida del joven oficial. A todo esto, León continuaba entusiasmado el vuelo sin fijarse que un poco más allá se terminaba la cancha y no tendría dónde aterrizar. Al darse cuenta de esto, echó su campana adelante para bajar, pero viendo que el suelo se le acercaba muy rápido, levantó bruscamente

ta. No fué para descrita la admiración del capitán Avalos que, junto con reconocer y sancionar la indisciplina, felicitó al teniente León por su presencia de ánimo al evitar un accidente que pudo ser de graves consecuencias.

c) Cuando los alumnos se encontraban en condiciones de volar



Teniente Urrutia, capitán Avalos, teniente Torres, y primer ayudante de la Escuela de Aviación, teniente Augusto León

el avión y volvió a elevarse, continuando así hasta el final del aeródromo, y cuando los que presenciaban la escena creían que se produciría un desgraciado accidente, al estrellarse contra los árboles, vieron con asombro que el piloto ejecutaba un correcto viraje, prolongándose el vuelo lleno de alternativas, hasta que, agotada la bencina, se vió precisado a aterrizar, haciéndolo en forma correc-

correctamente en los aparatos Escuela, pasaban a practicar en un tipo de mayor potencia (50 HP.), debiendo, antes, rendir sus pruebas para el título de piloto-aviador en los 35 HP.

Obtenido este título, los alumnos pasaban a pilotear Blériot 50 HP. y 80 HP., designados con el nombre de aviones de guerra.

Completaba la instrucción de esa época la práctica en el Duper-



El Duperbarril, invento netamente criollo

barril, máquina ingeniosamente ideada por un operario chileno y que consistía en un barril, en cuya parte superior tenía un asiento y los comandos de dirección, de inclinación y de elevación. Para practicar en él, había que tomar colocación en el asiento y, vendados los ojos, contrarrestar con la campana de comando los distintos movimientos que daban al barril, dos ayudantes a la voz del instructor. El nombre de Duperbarril se le dió parodiando el de Deperdussin, máquina muy difícil de volar en esa época.

Comparando este sistema con el de doble comando, es fácil darse cuenta de las ventajas de este último, adoptado en Chile con la llegada de los instructores ingleses señores Huston y Scott, en 1919.

Hecha la instrucción por el capitán Avalos, y en la forma anteriormente detallada, el Sábado 9 de Agosto (1913), con un día espléndido, se presentaron a rendir sus pruebas para obtener el título de piloto aviador los tenientes de Ejército: Francisco Mery Aguirre y Arturo Urrutia Villareal, los primeros aviadores instruídos en Chile. Las pruebas que debían ejecutar tenían que ajustarse a las contempladas en el Reglamento de la Federación de Aeronáutica Internacional, siendo la comisión examinadora formada por el general Arístides Pinto Concha, el coronel Pedro Pablo Dartnell y el capitán Manuel Avalos, Director de la Escuela e instructor.

A las 9 tres cuartos se dió co-

mienzo a las pruebas prácticas de los futuros aviadores, para lo cual en la cancha se había trazado una circunferencia de 100 metros de diámetro, destinada a marcar el límite en que debían hacer sus aterrizajes los examinandos.

En los extremos Norte y Sur, y a una distancia de más de 500 metros, se colocaron dos postes con banderas a fin de establecer la distancia mínima en que podían ejecutar sus virajes.

En el costado Sur del campo y fuera de la circunferencia, estaba colocado un Blériot de 35 caballos, motor Anzani, de los recientemente llegados de Europa, y que era el destinado para las pruebas.

El teniente Mery fué el primero que se presentó al examen.

Alistado el aparato, y después de haber recibido algunas instrucciones, se lanzó al espacio para realizar las pruebas exigidas por el Reglamento del Aero Club de Francia, siendo éllas una serie de virajes en 8, que el alumno debía hacer en torno de la pista señalada.

Hizo el teniente Mery cinco evoluciones en 8, con una maestría y precisión exactas, dejando probada su competencia en el manejo del aeroplano.

Después de sus vuelos, que duraron 13 minutos 15 segundos, aterrizó en forma espléndida, dentro de la pista, mereciendo por éllo los aplausos y felicitaciones que le tributaron sus jefes y los miembros de la comisión examinadora.

Siguió después el teniente Urrutia Villarreal.

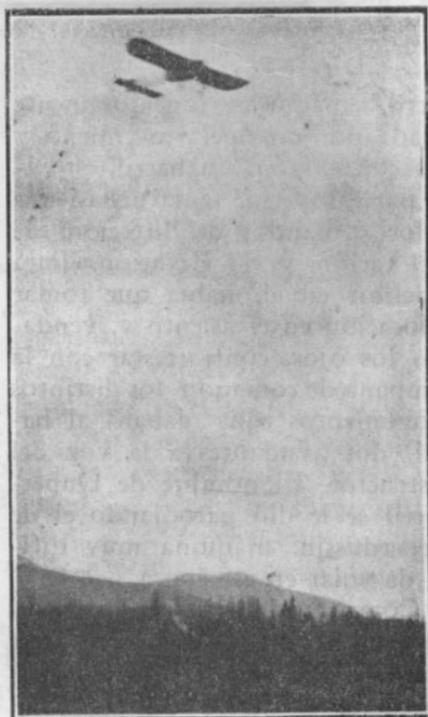
Desde que abandonó el suelo,

los presentes pudieron ver el completo dominio que este alumno tenía sobre su aparato, demostrando, como su compañero, poseer grandes condiciones de piloto, lo que quedó de manifiesto posteriormente al desempeñarse en forma lúcida, como instructor, por espacio de cinco años en la Escuela de Aviación.

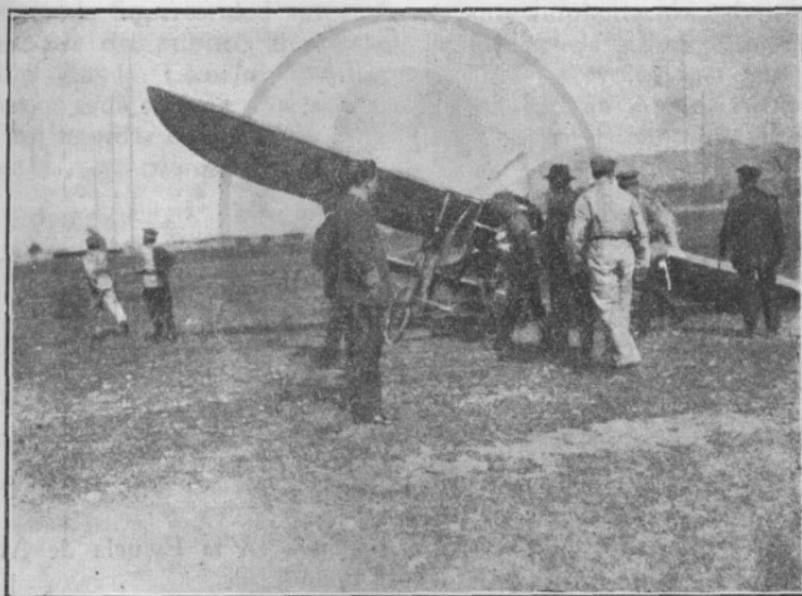
11 minutos 19 segundos, demoró en realizar todas las pruebas, incluso el aterrizaje al centro del círculo señalado en la pista.

Con esto daban por terminada ambos alumnos la primera parte del examen, a entera satisfacción de la comisión examinadora.

En la segunda figuraban nue-



Teniente Urrutia, cumpliendo las pruebas del brevet de piloto aviador



Avión accidentado por el teniente Mery

vas evoluciones sobre la pista y la prueba de altura.

Era esta última la de mantenerse a una altura prefijada y hacer en esta forma el recorrido completo de la pista.

El teniente Mery subió nuevamente para pilotear el Blériot.

Largado el aparato, dejó tierra en forma impecable, lanzándose al espacio para ejecutar las nuevas evoluciones.

La altura había sido fijada en 500 metros.

En 15 minutos y 15 segundos realizó las experiencias en forma concluyente.

Terminada su prueba, el teniente Mery cortó motor para ir a aterrizar dentro de la pista.

Cuando el aparato descendía y llegaba a unos dos metros del círculo, y a una altura de unos 80

centímetros, el piloto dió nuevamente la chispa a su motor, el cual, al ponerse en movimiento, y debido a que el aparato estaba en esos momentos algo inclinado sobre uno de sus costados, ocasionó el choque de la hélice y del patín izquierdo con el suelo, destruyéndose la primera y quebrándose en parte el segundo.

El teniente Mery no abandonó un solo instante el manejo de su aparato.

Después de este lamentable accidente que privó al mencionado oficial de obtener su brevet, se dispuso que el teniente Urrutia continuara su examen en el viejo Blériot de 25 HP., el que, debido a su excesivo trabajo, falló por tres veces consecutivas y en una de ellas, estando el aeroplano a 30 metros de altura, gracias a la se-



Teniente Arturo Urrutia Villarreal,
primer piloto aviador titulado en la
Escuela de Aviación

renidad del piloto, pudo aterrizar normalmente.

El resto de las pruebas se continuó el Miércoles 13 de Agosto, y consistió en hacer un recorrido del centro de la pista, evolucionando en figuras de número ocho cerradas, a una altura prefijada.

Los oficiales señores Urrutia y Mery cumplieron, a satisfacción de la comisión examinadora, las pruebas a que fueron sometidos, acreditando su destreza y dominio en el manejo de los aparatos que piloteaban.

Los alumnos usaron en esta ocasión un Blériot de 25 HP., que funcionó en perfectas condiciones.

Al serles discernido el brevet que acreditaba a los dos tenientes como pilotos aviadores recibidos, tanto el general Pinto Concha, como los demás altos jefes allí presentes, felicitaron calurosamente a los nuevos pilotos aviadores del Ejército. Fueron ellos los primeros

titulados en la Escuela de Aviación de Chile.

Al teniente Urrutia le fué conferido el brevet N.º 1 de piloto aviador y al teniente Mery el N.º 2.

Para dar a conocer la implantación de los nuevos servicios aereo-

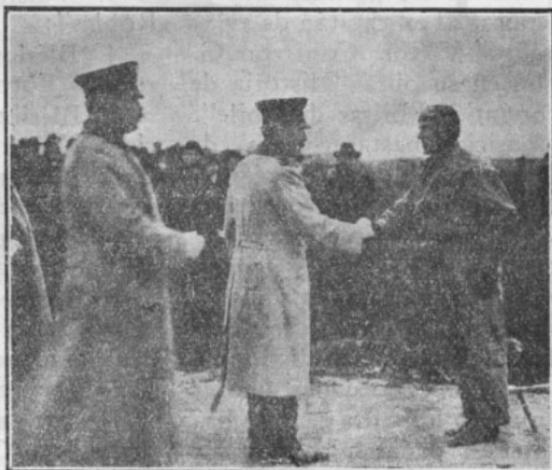


General Pinto Concha, felicita al teniente Mery, después de cumplir satisfactoriamente las pruebas del brevet de piloto aviador

náuticos, la Superioridad autorizó la entrada del público al recinto militar de la Escuela, los días Lunes de cada semana. Fué así como distinguidas damas de nuestra sociedad concurren a presenciar

reciente implantación, el personal de la Escuela no perdió detalles durante las evoluciones que practicó el capitán Avalos en el primer tandem Blériot 80 HP., llegado a Chile.

General Pinto Concha,
felicitó al sargento Page,
al recibir su título
de piloto aviador



los vuelos de los primeros aviadores y a estimularlos con su presencia, y fué así también como más de un idilio amoroso tuvo su origen en ese austero, pero evocador recinto.....

El Sábado 23 de Agosto de 1913, con la curiosidad propia de quienes pertenecen a un servicio de

El 8 de Septiembre obtuvieron sus títulos el teniente Urzúa y el sargento Page, y ese mismo día volaron como pasajeros del capitán Avalos, el general Pinto Concha y el Ministro de Guerra, don Jorge Matte, en el tandem Blériot "Guerrillero Coronado".

LOS PRIMEROS AEROPLANOS

El tipo Blériot sirvió de base para la instrucción de nuestros primeros pilotos militares.

La Escuela inauguró sus servicios con el Blériot de 50 HP., "Manuel Rodríguez" que había servido en Francia al capitán Manuel Avalos.

Se adquirieron también dos tandem Blériot de 80 HP., tres

de 50 HP., tres aparatos Escuela de 35 HP., y dos Pingüinos de 25 HP.: estos últimos con alas muy cortas y destinados únicamente a adiestrar a los pilotos en el rodamiento y a mantener la línea recta como ya se ha explicado. Además, se adquirieron ese mismo año en Francia tres aeroplanos Bréguet de 80 HP.,

provistos de tubos lanza-bombas, los cuales llegaron a Chile en Diciembre y fueron ensayados por el aviador de la casa constructora, señor Bailliencourt. La adquisición de estos aparatos fué posiblemente uno de los grandes errores de esa época. El ex-capitán de aviación, señor Víctor Contreras G. ha hecho en su obra "Historia de la Aeronáutica Militar de Chile", una exposición bastante clara de la deficiencia del material Bréguet, que más que ninguno otro, estaba en esa época en experimentación.

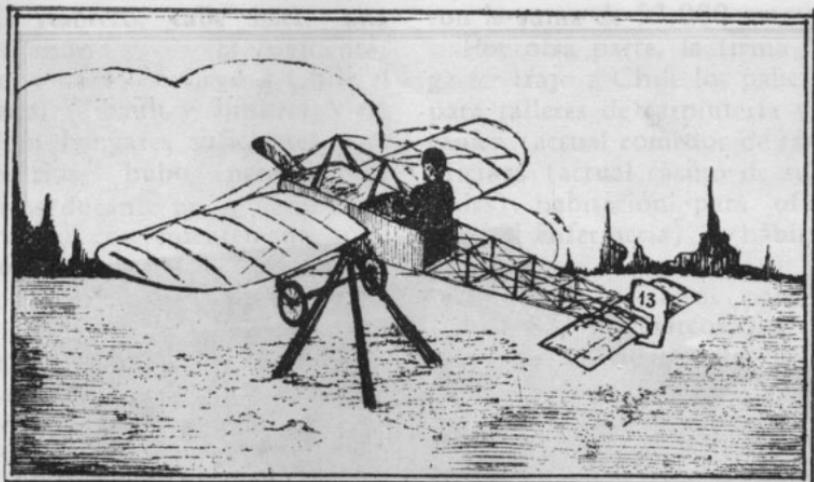
Por disposición del general Pinto Concha se dió a los aeroplanos el nombre de los suboficiales y soldados que más se han distinguido en las grandes jornadas guerreras de nuestro Ejército y cuyas hazañas fueron dadas a conocer en un folleto especial en esa época. Así, las primeras máquinas aéreas

llevaron las siguientes designaciones:

1. Blériot de 50 HP., "Manuel Rodríguez";
2. Deperdussin de 70 HP., "Emisario Estay";
3. Voisin de 70 HP., "José Robles";
4. Blériot de 80 HP., "Guerriero Coronado";
5. Blériot de 50 HP., "Francisco Montero";
6. Blériot de 80 HP., "Sargento Daniel Rebolledo";
7. Blériot de 50 HP., "Cabo Belisario Martínez";
8. Bréguet de 80 HP., "Sargento Justo Urrutia";
9. Bréguet de 80 HP., "Soldado Jovino Maturana";
10. Bréguet de 80 HP., "Soldado Juan Cortés";
11. Bréguet de 100 HP., "Soldado José Riquelme";



Primeros aviones militares llegados a Chile



Reproducción de "El Terror", otro invento criollo.

12. Sánchez Besa N.º 1 de 80 HP., "Soldado Vicente Espiñoza".

14. Sánchez Besa N.º 2 de 80 HP., "Primero Manuel Jesús Silva";

15. Blériot de 50 HP., "Sargento Blanco".

El N.º 13, que la superstición popular señala como de mal agüero, fué dado a una máquina que había construido el carpintero Pe-

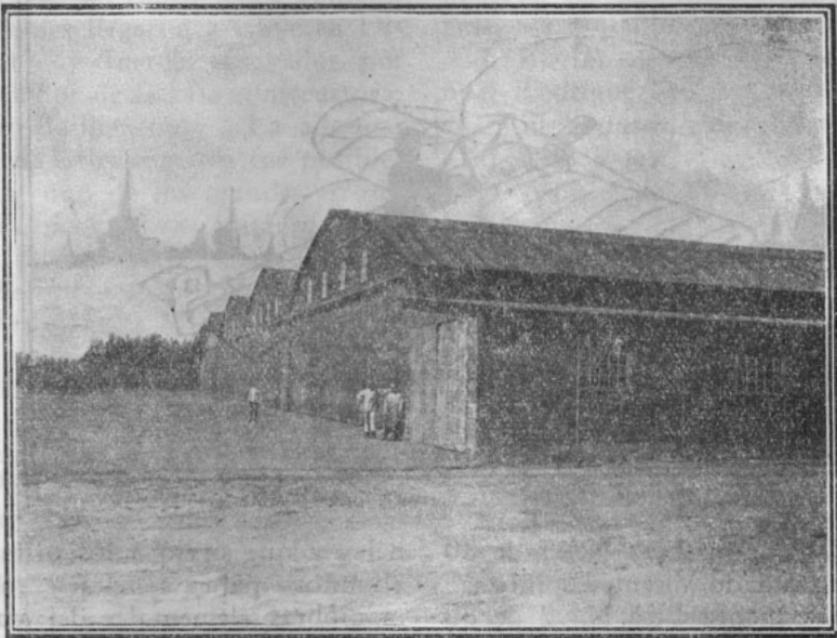
nelas y que sirvió a los primeros alumnos para ejercitarse en las maniobras elementales del vuelo.

Después se bautizó con el nombre de "El Terror". Consistía éste en un monoplano Blériot de menores dimensiones que el original y montado sobre un pivote, lo que le permitía moverse en todo sentido, a semejanza de un avión en vuelo.

ORIGEN DE LOS PRIMEROS HANGARES DE LA ESCUELA DE AVIACION

Los viejos hangares de la Escuela de Aviación, como así se les denomina, fueron comprados en Alemania a la firma Wolgaster Holzhaeusergesellschaft por los tenientes coroneles don Carlos Hinojosa y don Juan Bennett, que se encontraban en comisión de servicio en Berlín. Los mencionados oficiales, de acuerdo con los planos y antecedentes que se les enviaron desde Chile, pidieron

propuestas a casas especialistas en el ramo de construcciones militares, de entre las cuales la firma anteriormente nombrada, se comprometió a hacer los cuatro hangares desmontables de cascos de madera empernada, con sus tabiques de una combinación de madera y cartón para evitar las extremas temperaturas que afectaban en su construcción a los aviones de esa época.



Primeros hangares de la Escuela de Aviación



Pabellones anexos construídos en la Escuela

Al respecto, cabe hacer una observación y es la siguiente: Cuando en 1926 llegó a Chile el material Wibault y Junkers, y no existían hangares suficientes para guardarlos, hubo necesidad de dejarlos durante un invierno a la intemperie, convenientemente amarrados a tierra para evitar ser destruidos por el viento y la lluvia. En realidad, este material por el hecho de ser de construcción metálica podía resistir en esas condiciones a toda intemperie. Esto demuestra el progreso enorme alcanzado por la aviación en materia de construcción.

Los cuatro hangares importa-

ron la suma de 53,000 marcos.

Por otra parte, la firma Wolgaster trajo a Chile los pabellones para talleres de carpintería y mecánica (actual comedor de tropa), oficinas (actual casino de suboficiales), habitación para oficiales (actual enfermería), y habitación para tropa.

El costo de estos pabellones fué de 82,350 marcos que sumados a los anteriores hacen un total de 135,350 marcos, valor que fué rebajado a 127,350 marcos. A fines de 1913 los trabajos de montaje quedaron definitivamente terminados, habiendo dirigido la obra un constructor alemán.

VUELOS DE IMPORTANCIA

El 18 de Septiembre de 1913, el Tte. Urrutia fué enviado a Buin, a petición de los vecinos de ese pueblo. Se le preparó una cancha muy pequeña. Al aterrizar el avión la gente que veía por vez primera un aeroplano, invadió la cancha, obligando al piloto a efectuar un viraje brusco para evitar atropellar a los curiosos. La cola de la máquina alcanzó a una señora que afortunadamente sufrió sólo lesiones de poca gravedad.

Al día siguiente llegaban en algunos carros tirados por caballos, varios aviones al Parque Cousiño. Ante numerosa concurrencia fueron armados rápidamente y momentos después, emprendieron el vuelo el capitán Avalos y los tenientes Mery, Urzúa y Urrutia y el sargento Page. Una delirante ovación tributó el público a los pilotos cuando descendieron, des-

pues de haber volado sobre la ciudad.

El 2 de Octubre, una flotilla de aviones, compuesta por el capitán Avalos, los tenientes Mery, Urzúa, Urrutia y Torres y el sargento Page, evolucionaron sobre el Parque Cousiño y se dirigieron en seguida a Rancagua, ciudad que, con sus grandes fiestas populares, celebraba el aniversario del histórico sitio.

Esperaban hacer el recorrido en 1 hora, pero se adelantaron en 15 minutos. Al iniciar el regreso, el "tandem" pilotado por los tenientes Urrutia y Torres, sufrió un accidente el que fué descrito con profusión de detalles por un diario de la localidad, relación que se reproduce para demostrar el asombro que causaba el vuelo de aviones en esa época, especialmente en provincias:



Primera presentación de la aviación en el desfile del 19 de Septiembre

“Grandes aplausos y ensordecedores vivas resonaron en el espacio, confundiéndose con los acordes de la Canción Nacional.

“La gallarda flotilla, luciendo las blancas alas de los aeroplanos, evolucionó majestuosamente por encima de la ciudad durante un cuarto de hora.

“Como a las 4 y media, y sin aterrizar, la nave insignia, pilotada por el capitán Avalos, hizo un movimiento que significaba el regreso a Lo Espejo, tomando en seguida dirección al Norte.

“Tras ella, y a los pocos instantes, continuó la ruta indicada un segundo aeroplano.

“Los tres restantes continuaban evolucionando, y empezaban ya a iniciar el vuelo de regreso, cuando el público espectador pudo imponerse de que el “tandem” en que iban los tenientes señores Urrutia y Torres quedaba como clavado en el espacio y luego después empezaba a descender.

“Alguien gritó: “Se paralizó el motor” y un escalofrío de angustia estremeció a la multitud.

“El “tandem” continuó bajando en vuelos planeados, suavemente; pero con arrogancia casi sinietra.

“El público se paralojizó: unos creían que no se trataba de un accidente, sino de un aterrizaje, pero a medida que el aparato se acercaba la verdad se impuso dolorosamente: la hélice estaba inmóvil, el motor mudo.

“El terror cundió en la masa del pueblo.

“El teniente Urrutia, que iba de piloto, comprendió el peligro y la catástrofe que podía producirse si caía en la población, y viró hacia el Oriente, en dirección al fundo de don Jorge Vial, que está a las puertas de la ciudad, a tres cuadras de la estación.

“La fortuna los acompañó hasta ese instante: pero cuando ya estaban a 20 metros de distancia para aterrizar, una fuerte ráfaga de viento tumbó el aparato.

“Como un pájaro herido mortalmente, se inclinó de punta, pero en vez de plegar sus alas, las extendió, cayendo de espaldas.

“La brusquedad del movimiento arrojó al suelo al teniente Torres. El piloto Urrutia cayó en

vuelto en las alas del "tandem", en medio de un estrepitoso ruido, detrás del chalet del fondo.

"El pueblo corrió diez cuadras en menos de cinco minutos y se precipitó nervioso para socorrer a las víctimas. Llevaba en los ojos la imagen ensangrentada de una dolorosa catástrofe, pero luego un primer sentimiento de alivio desahogaba un tanto los corazones: el teniente Torres estaba salvo,

asiento del aeroplano, fué su salvación.

"Los tenientes aviadores fueron felicitados por la escapada milagrosa que habían hecho y se les llevó al Club donde se les obsequió una copa de champagne.

"Los curiosos desfilaron en interminable romería por frente del "tandem" que había quedado con la hélice rota y el ala derecha destrozada.



Aviones Blériot, desarmados, desfilan en el Parque, sobre carros tirados por caballos

escapó milagrosamente, no tenía ninguna herida, no había sufrido nada con el golpe: había caído en un terreno blando, recién arado.

"Todos corrieron hacia el "tandem", y de entre los escombros de éste, apareció el intrépido piloto, teniente Urrutia, completamente a salvo, sólo medio aturdido con el golpe. El canastillo del

"Mientras esto ocurría, los demás aeroplanos, sin darse cuenta del accidente, siguieron tranquilamente su viaje de regreso a Lo Espejo, llegando a la Escuela de Aeronáutica a las 6 de la tarde.

"Iban sólo cuatro, y no alcanzaron a notar la ausencia del "tandem". Apenas habían aterrizado se ponía en manos del capitán

Ávalos, un telegrama de Rancagua en que se le daba cuenta del accidente.

“El mecánico, señor Donoso, que había llegado a Rancagua en tren de las dos de la tarde, atendió los trabajos de reparación del avión accidentado.

La flotilla hizo el raid Santiago-Rancagua-Santiago, en tres horas, sin aterrizar, y la mayor altura alcanzada fué de 1,200 metros”.

El 7 de Octubre, el Capitán Ávalos, llevando como pasajero al teniente Mery, partió hacia Valparaíso, pero una densa neblina le

impidió orientarse, y después de volar tres horas, por falta de esencia, tuvo que aterrizar forzosamente en el fundo “La Viñita”, a 11 kilómetros de Casablanca, al pie de la Cuesta Lo Zapata.

Trece días después, los pilotos hacían, sin aterrizar, los siguientes recorridos: Los tenientes Urzúa y Mery y el sargento Page, el raid en triángulo, Aeródromo - Casablanca - Culitrín - Aeródromo; y el teniente Urrutia el vuelo Aeródromo-Santiago-Melipilla - Aeródromo. Todos ellos realizaron sus raids con espléndido resultado.

LOS PRIMEROS TITULOS DE PILOTO AVIADOR MILITAR

La instrucción teórica y práctica se continuó activamente durante los meses de Octubre y Noviembre de 1913, en las máquinas llamadas de guerra, que eran 3 Blériot 50 HP., dos Bleriot 80 HP.:

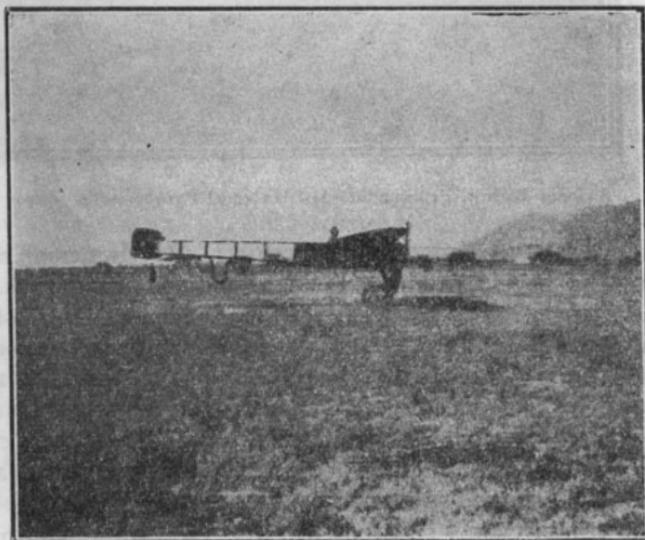
un Deperdussin 70 HP., y un Voisin Renault 70 HP.

El examen teórico para oficiales versaba sobre Topografía, nociones elementales de aviación, mecá-

Avión

militar

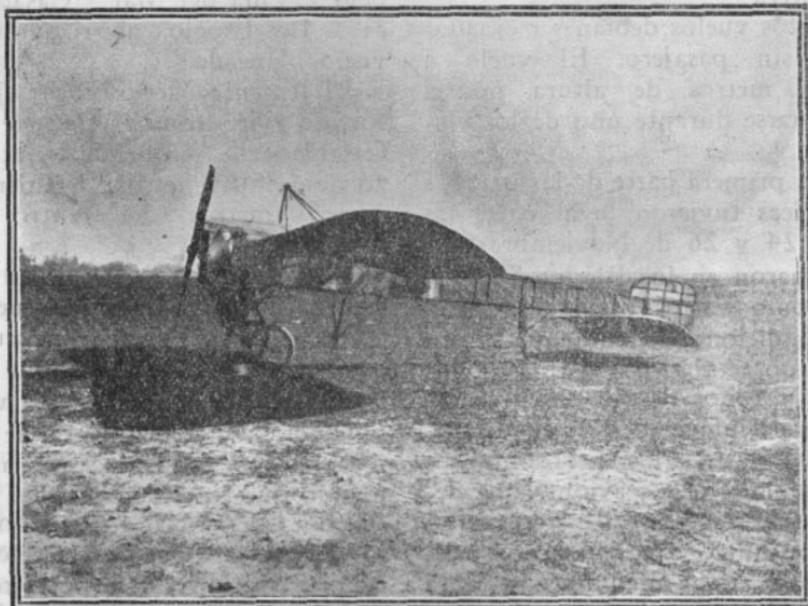
decolando



nica elemental y práctica, conocimiento y manejo de los instrumentos. Para suboficiales: lectura de cartas, manejo de instrumentos y mecánica práctica. Estos exámenes tuvieron lugar el lunes 17 de Noviembre, y fueron aprobados todos los alumnos que se

neado, a motor detenido, partiendo de una altura superior a 500 metros. El aterrizaje debía hacerse a menos de 200 metros de un punto designado de antemano.

3.º Haber rendido satisfactoriamente el examen teórico prescrito por el reglamento.



Blériot 80 HP. "Primero Rebolledo", avión de guerra

presentaron, en el orden de mérito siguiente:

Tenientes: Urzúa, Urrutia, Merry, Pérez Lavín y Page.

En el examen práctico era preciso que los pilotos cumplieran con las mismas pruebas exigidas por la Aeronáutica Militar Francesa, y que eran:

1.º Haber efectuado un vuelo de una hora de duración a una altura mínima de 1.000 metros.

2.º Haber hecho sobre el aeródromo, un aterrizaje en vuelo pla-

4.º Haber efectuado otras pruebas de vuelo fuera del Aeródromo, a saber:

a) Un viaje triangular de 300 kilómetros, de recorrido total, efectuado con el mismo aparato, en un máximo de 48 horas, con dos escalas intermedias obligatorias, anunciadas de antemano; el lado más pequeño del triángulo recorrido no ser inferior a 20 kilómetros.

b) Un viaje, a lo menos, de 150 kilómetros, en línea recta, con iti-

nerario indicado de antemano, sin escala.

c) Un viaje efectuado en el día, entre la salida y la puesta del sol, con el mismo aparato, a lo menos de 150 kilómetros en línea recta, con itinerario indicado de antemano y con una escala facultativa.

Estos vuelos debían ser ejecutados sin pasajero. El vuelo a 1.000 metros de altura podría efectuarse durante uno de los viajes.

La primera parte de las pruebas prácticas tuvieron lugar entre los días 24 y 26 de Noviembre y se efectuaron en los Blériot 50 HP.

Como varios oficiales estaban en condiciones de rendir su examen para optar al título de piloto militar y todos deseaban ser poseedores del brevet N.º 1, el instructor, Cap. Avalos, acordó iniciar el decolaje de los aviones que debían hacer sus distintos recorridos, en conjunto, y para el efecto ordenó colocar las máquinas en línea en un extremo de la cancha, con sus motores funcionando, los pilotos en sus cabinas, y sujetos los fuselajes por el personal de mecánicos. A la orden de "largar", dada por medio de un pistoletazo, partieron los aviones de los tenientes Urzúa, Urrutia y Mery y el del sargento Page, en veloz carrera, para hacer los circuitos que a continuación se detallan:

El teniente Urzúa hizo el recorrido Lo Espejo - Casablanca-Culitrín - Lo Espejo, alcanzando en cada trayecto, las alturas respectivas de 2.100, 2.850 y 1.800 metros. Aterrizó en vuelo planeado

desde más de 1.500 metros, dentro del círculo de 100 metros de diámetro, siendo el primero en llegar, lo que le valió obtener el brevet N.º 1 de piloto aviador militar.

El teniente Urrutia hizo el recorrido de 200 kilómetros, Lo Espejo - Viña del Mar - Casablanca - Lo Espejo, aterrizando en vuelo planeado.

El teniente Mery cubrió el recorrido Aeródromo - Cartagena - Casablanca - Aeródromo, y aterrizó desde 500 metros, deteniéndose a 50 metros del centro del círculo.

El sargento Page, a quien correspondió el triángulo Escuela - Culitrín - Casablanca - Escuela, equivocó el rumbo al salir de Culitrín para Casablanca y vióse obligado a aterrizar cerca de Limache, por falta de esencia, teniendo que repetir la prueba.

Los tres oficiales partieron en seguida hacia Curicó, para efectuar las pruebas de vuelo en línea recta.

Sólo tuvo accidente el teniente Mery, cuyo aparato, debido al fuerte viento reinante, al aterrizar en la Escuela, a mediodía, se volcó quebrándose el marco y la hélice.

El 10 de Diciembre, el teniente Pérez, efectuó el recorrido Aeródromo - Melipilla - Rancagua - Aeródromo, y el primero Page repitió el suyo.

En el viaje a Curicó que efectuaron ambos aviadores, al aterrizar en la cancha de "La Granja", el teniente Pérez quebró la hélice; y el sargento Page atropelló un coche, rompiendo el ala de su aparato.



Teniente Armando Urzúa Lavín, primer piloto aviador militar titulado en la Escuela de Aviación

Finalizadas las pruebas, la comisión acordó otorgar el brevet de Piloto Militar, al Capitán Avalos, que aún cuando no efectuó oficialmente las pruebas, por estar dedicado a la instrucción de sus alumnos, de hecho le correspondía el título; y a los tenientes Urzúa, Urrutia, Mery, Pérez y el sargento 1.º Page.

Las primeras pruebas del triángulo habían demostrado la consumada pericia de estos aviadores, que encontraron numerosas dificultades en su trayecto, tales como vientos y neblinas, que no fueron impedimento para que cumplieran de la manera más satisfactoria las difíciles prescripciones ordenadas.

El 15 de Diciembre comenzaron los ejercicios militares de estudios prácticos de aerología y de re-

conocimientos militares, efectuados por los pilotos militares y por el Cirujano de la Escuela, doctor Ugarte Donoso.

El 20 de Diciembre, los pilotos militares presentaban a la Dirección de la Escuela, informes sobre las experiencias recogidas por cada uno de ellos durante el aprendizaje y los vuelos. Se leyeron las deducciones más interesantes en los informes de los tenientes Urzúa y Urrutia, que tuvieron oportunidad de alcanzar alturas vecinas a 3,000 metros, volando en difíciles condiciones de tiempo y, lo que es más delicado, si se considera la época a que nos referimos, viajando por sobre las nubes orientándose por la brújula.

En nueve meses de vida, la Escuela de Aviación, al finalizar el

año 1913, había formado seis pilotos militares y tres pilotos aviadores; había educado mecánicos de aviación y formado oficiales observadores del Estado Mayor.

Los aeroplanos habían totalizado 29,579 kilómetros de vuelo, sin tener que lamentarse ningún accidente fatal.

RESULTADO DE LA MISION ENVIADA A FRANCIA (*)

Entretanto, en Abril de 1913, llegaban a París los oficiales y sargentos destinados a estudiar la aviación francesa: tenientes Casarino, Contreras, Bello y Ponce, y sargentos Menadier y Verscheure.



Teniente 2.º Amadeo Casarino, distinguido oficial que fué enviado a Europa a hacer sus estudios de aviación

Comenzaron por asistir durante un mes a los talleres de motores "Gnome", en Argenteuil, cerca de París, donde se ocuparon de la construcción, montaje y ensayos de los motores de aviación.

Recibieron, conforme al "Cahier

Por sus pilotos y sus elementos, la Aviación Militar de Chile, pasaba a ocupar el primer lugar en Sud América y el sexto en el mundo, figurando antes que ella, por orden: las de Francia, Alemania, Inglaterra, Austria e Italia.

de charge", empleado en el Ejército francés, todos los motores "Gnome", destinados para Chile y que dieron excelentes resultados.

En los ensayos de recepción de los Blériot y Sánchez Besa, el teniente Casarino voló como pasajero del célebre aviador Pégoud y el teniente Contreras, en la recepción de un Sánchez Besa, voló sobre París, como pasajero del aviador Rougier, describiendo espirales alrededor de la Torre Eiffel.

El teniente Casarino hizo su aprendizaje, sin ningún contratiempo, en la Escuela Blériot de Buc. Obtuvo su brevet de aviador y subió a mil metros en la prueba final.

El teniente Ponce y el sargento Menadier, en la casa Bréguet de Villacoublay, efectuaron también su aprendizaje en corto tiempo.

Ponce demostró tener aptitudes excepcionales para aviador; el primer día de instrucción hizo líneas rectas rodando; el segundo día se

(*) "Historia de la Aeronáutica Militar de Chile", de que es autor el ex-capitán señor Víctor Contreras Guzmán.

despegó del suelo en un aparato Escuela provisto de un débil motor "Chenu". Dos semanas después volaba correctamente en aparatos de Escuela con motor R. E. P. y Gnome de 50 HP.



Teniente 2.º Víctor Contreras Guzmán, cuando efectuaba su aprendizaje de piloto en Francia.

Cuando subió por primera vez en un aeroplano provisto de un 70 caballos "Labor", al encontrarse a 300 metros de altura, hizo explosión un cilindro del motor y comenzó a incendiarse el aeroplano, comunicándose el fuego por intermedio del carburador. El piloto procedió con toda serenidad; cortó el contacto de la chispa, cerró la llave de la esencia de petróleo y alcanzó a aterrizar en el aeródromo, sin contratiempo, antes de producirse la catástrofe de la caída del aeroplano o la muerte del piloto por el incendio.

Las personas que presenciaban los vuelos de este joven aviador, al tener conocimiento de lo que en los aires había ocurrido y de la forma cómo había conseguido

descender a tierra sin novedad, le tributaron una justa manifestación de cariño, de la cual tuvo conocimiento el señor Ministro de la Guerra, por correspondencia recibida desde París.

Esta hazaña del joven piloto, que más tarde pereciera en tierra chilena, fué muy aplaudida por sus compañeros de la Escuela de Aeronáutica de Francia.

A fines de Octubre, el teniente Bello regresó a la patria.

En Noviembre partieron también a Chile, el teniente Ponce y el sargento Menadier, y en Enero de 1914, el sargento Verscheure, que había permanecido practicando mecánica en los establecimientos Sánchez-Besa de Billancourt.

Los tenientes Casarino y Contreras continuaron en París y, después de recibir sus títulos de pilotos aviadores, ingresaron a la Escuela Superior de Aeronáutica, en donde permanecieron hasta fines de 1914, fecha en que regresaron a Chile.



Sargento Juan Verscheure, que recibió su título de piloto aviador en Francia

Mientras tanto, en "El Bosque", el capitán Avalos continuaba dando instrucción a sus alumnos.

Terminado en forma satisfactoria su curso de aviación, los tenientes Pérez, Urzúa, Urrutia y

Mery fueron destinados el 12 de Enero nuevamente a sus cuerpos, debiendo concurrir a la Escuela, los días que fijase el Inspector de Aeronáutica.

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1913

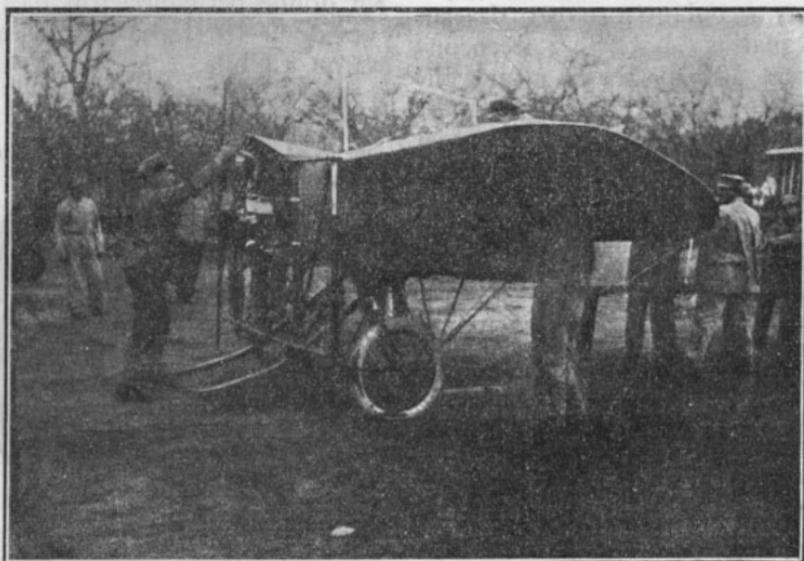
Anualmente la Dirección de la Escuela y en la actualidad todas las Unidades del Servicio pasan a la Superioridad, una Memoria en la que los Comandos dan cuenta entre otras cosas, del estado del material, instrucción de alumnos, etc., datos sumamente interesantes, y que dan una idea más o menos exacta de las actividades relacionadas con los primeros años de aeronáutica. Para ilustrar al lector, al final de cada capítulo se dan a conocer las primeras memo-

rias anuales pasadas por el Comando de la Escuela de Aviación, a la Superioridad, y que, entre otros puntos, tratan sobre:

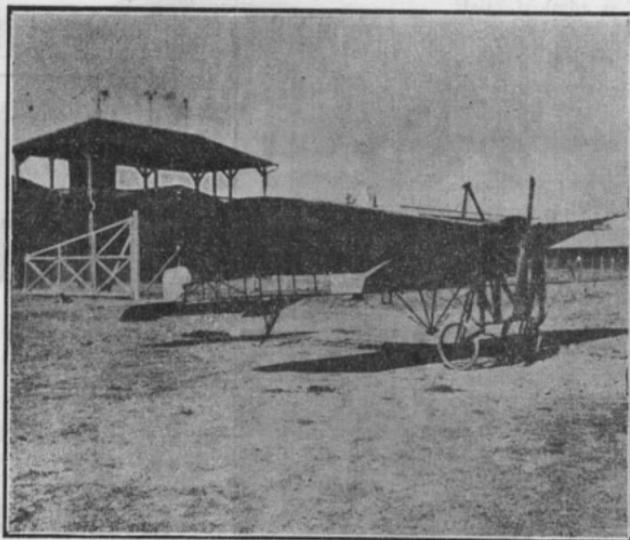
1. Material técnico.
2. Aeródromo.
3. Instrucción.
4. Accidentes sufridos por los aparatos y en los cuales los motores han tenido desperfectos de consideración.

1. — MATERIAL TECNICO

Pingüinos. — Los Pingüinos Escuela son dos: fué usado sólo uno de ellos para el aprendizaje de los pilotos



El Pingüino



Anzani 35 HP., que servía a los alumnos para rendir las pruebas del brevet de piloto aviador

y dió el resultado que se esperaba: acostumbrarlos al manejo del motor y del aparato sin exponerles la vida ni el deterioro del material destinado a los vuelos de escuela. Es el mejor tipo de aparato para una Escuela. Su velocidad fluctúa entre 15 y 25 kilómetros por hora.

Blériot (Monoplano). — La Escuela posee 3 monoplanos Blériot-Escuela de 25-35 H. P. Estos aparatos son muy buenos y sus motores han funcionado bien.

Para el aprendizaje de los futuros pilotos es muy necesario adquirir o hacer en la Escuela 3 aparatos más de este tipo para que así no se atrase la instrucción cuando se deteriora alguna de estas máquinas.

Para la construcción de aparatos en el país, es necesario adquirir en Europa los motores y sus piezas de repuesto como asimismo la casi totalidad de las piezas de aluminio y especialmente las de acero, pues, por ser ellas muy livianas y resistentes, no se encuentran en el país, donde no tienen aún aplicación.

Blériot 50 HP. — Hay 3 aparatos de este poder, siendo uno de ellos el "Manuel Rodríguez", primer avión que llegó a la Escuela, y en el cual hizo su aprendizaje en Europa el capitán Avalos. Este aparato es de construcción especial, reforzado. Su motor, como pocos, funciona perfectamente, contando ya con más de 100 horas de trabajo. El estado de conservación de este aparato es perfecto.

Los otros dos aparatos llegados última-

mente son también reforzados, pero de construcción más débil. Cada uno de ellos lleva alrededor de 30 horas de funcionamiento, cumpliendo con el objeto a que se les destina: el hacer largas etapas.



Un tandem Blériot (biplaza) evolucionando



3060 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000

El misterio de la aviación chilena en sus primeros años: el biplaza Deperdussin 70 HP.

0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000

Blériot Tandem 80 HP. — La Escuela cuenta hasta ahora solamente con 2 de estas máquinas, haciéndose sentir la necesidad de adquirir algunas más. Estos aparatos han resultado muy buenos, son rápidos y con un pasajero, en cortos viajes, sin forzar el aparato; han montado a más de 2.300 metros, demostrando así la eficacia de ellos en tiempo de guerra, y para el objeto que persigue la Escuela, este tipo de aparato es el más apropiado; es más barato que un biplano, que

lleva como éste un pasajero; de mayor velocidad, puede mantenerse en el aire más de tres horas.

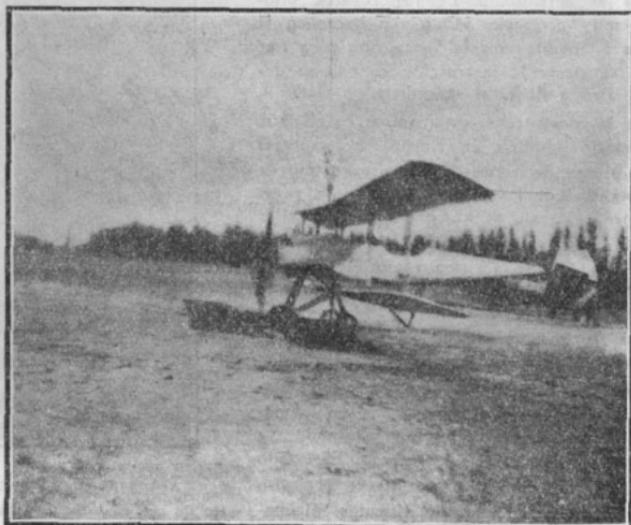
Deperdussin Tandem 70 HP. — Solamente uno de estos aparatos tiene la Escuela, habiendo sido ensayado con éxito por el capitán Avalos. Hasta la fecha ha dado buen resultado; su velocidad aproximadamente es de 110 kilómetros por hora.

Breguet (Biplano) 80 HP. — Estas máquinas están en ensayo; han llegado 4 y

0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000

Breguet descolando.

Nótese la particularidad del sistema de unión entre las alas, compuesto por una hilera de montantes anteriores, y los planos de dirección y profundidad formando un conjunto rígido en cruz



0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000



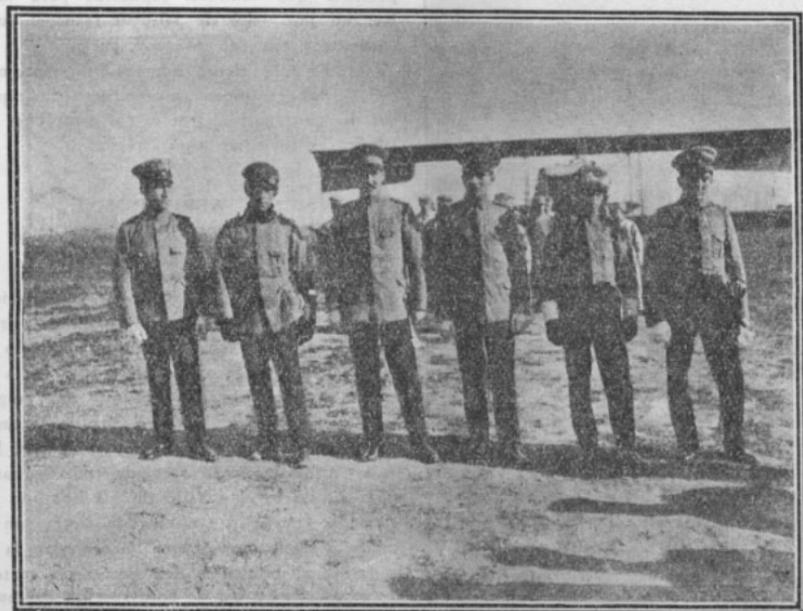
Teniente 1.º Alejandro Bello, oficial que estudió aviación en Europa y que más tarde desapareció en Chile cuando rendía las pruebas del brevet militar

a dos de ellas se les ha roto la plancha soporte del motor; estas roturas se deben a falta de resistencia de ellas, es decir, que no han sido calculadas para un motor de 80 HP., sino que para uno de 50 HP.

Hasta la fecha se ha visto que no pueden levantar más peso que el tandem Blériot; su velocidad es mucho menor, aproximadamente 35 kilómetros por hora, siendo más difícil tomar altura, o sea, que no tiene ninguna ventaja sobre los Blériot. Cuesta casi el doble más que un monoplano, por cuya razón no conviene traer al país nuevos aparatos de esta marca, o si se traen convendría que vinieran con motores más potentes, en ningún caso inferiores a 120 HP. Solamente así podrán prestar útiles servicios, levantando grandes pesos a buena altura y en corto tiempo.

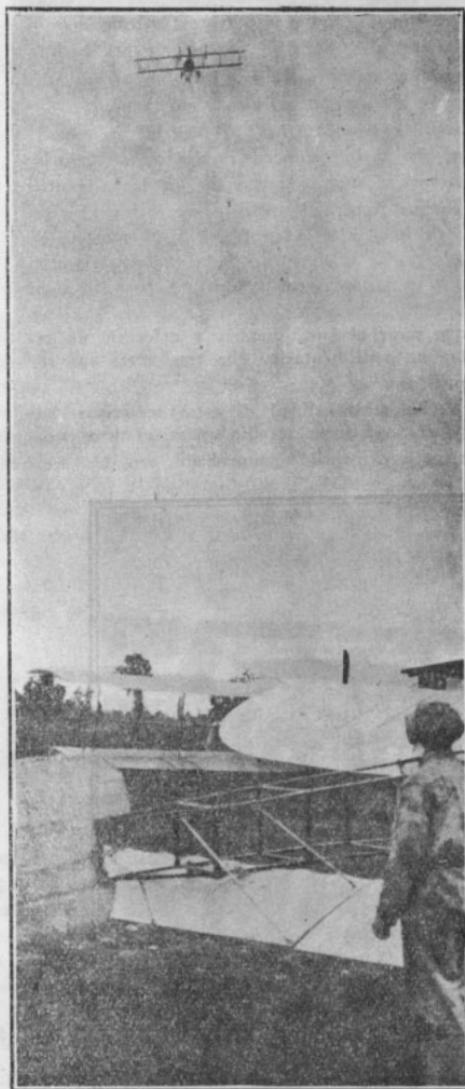
El cuarto Bréguet (100 HP. Gnome), no ha dado tampoco resultados muy satisfactorios; está provisto de un lanza-bombas sistema Scott y por este motivo se ha reducido la capacidad de bencina, lo que le permite volar solamente 1 hora y media, tiempo que es irrisorio en un aparato de guerra. Si se quiere aumentar su radio de acción, hay que sacar el lanza-bombas y colocarle un estanque suplementario, que trae entre sus repuestos.

(La mala calidad de estas máquinas, sus pocas condiciones aerodinámicas, el peso excesivo, etc., quedó comprobado con los acci-



Grupo de oficiales del primer Curso. De izquierda a derecha: tenientes Urzúa, Urrutia, Valenzuela, Torres, Mery y León

dentes fatales del sargento Menadier y teniente Ponce, quienes, detenido bruscamente el motor de sus aviones y a pesar de los inútiles esfuerzos por efectuar un descenso planeado normal, no lo consiguieron, encontrando horrorosa muerte en medio del hacinaamiento de fierros que quedaba en el lugar de caída).



Un Sánchez-Besa planeando momentos antes de aterrizar

Sánchez-Besa (Biplanos 80 HP.). — Solamente han llegado dos de estos aparatos. Actualmente se les ensaya, dando hasta la fecha buen resultado. El aparato es seguro, es uno de los biplanos que planea más, dando así mayor seguridad al piloto en caso de averías en el motor.

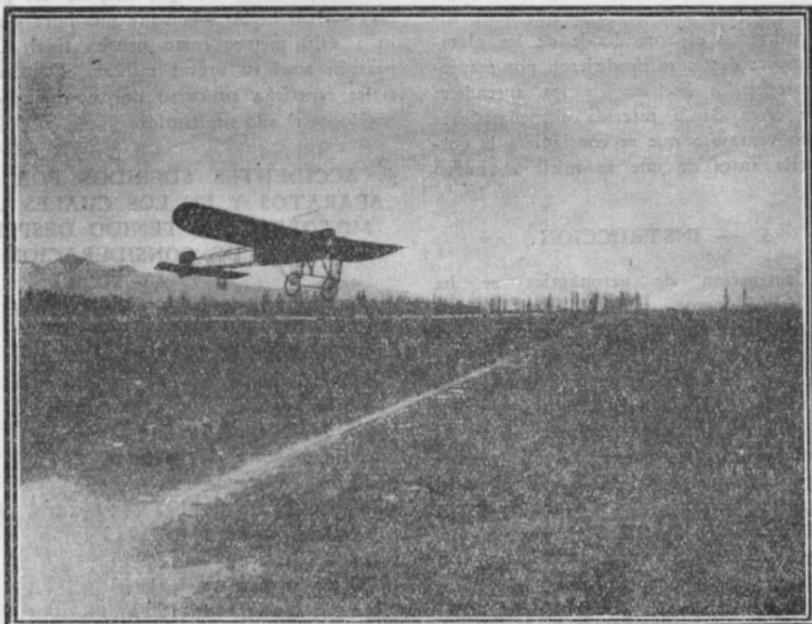
Estos aparatos son tan buenos o mejores que los Bréguet, en igualdad de condiciones, y cada uno cuesta 12.000 francos menos que aquellos. Son sólidos y bien contruidos; además tienen el mérito de ser fabricados por un chileno. Quedan aún por llegar 3 biplanos de guerra y uno de Escuela.

Voisin (Biplano). — Hay uno, el cual llegó con el motor en mal estado y usado, por lo que se deduce que éste fué cambiado después de la entrega oficial. Habiendo venido con un Renault 75 HP., que es muy grande y muy pesado, no se le ha podido adaptar un Gnome, que es pequeño y muy liviano, lo que traería por consecuencia el desequilibrio total del aeroplano. Como sería sensible perder este buen aparato, habría conveniencia en encargar a Europa un Renault u otro motor fijo del mismo peso y potencia que éste, como ser E. N. Y., etc. Se hace presente que vinieron repuestos para motor Renault por valor de 10.000 francos, que se encuentran sin uso en la Escuela.

La Escuela tiene, además, un automóvil taller, dos camiones automóviles con repuestos de maquinarias, tres carros remolques tipo Blériot, y un carro tipo Bréguet.

2. — AERODROMO

El estado actual del aeródromo deja mucho que desear a causa de las asperezas del suelo y de las ondulaciones en todo sentido. A pesar de que se ha trabajado con todo empeño durante el año con los escasos elementos de que dispone la Escuela, sólo se logró habilitar una angosta faja de terreno de Norte a Sur de la cancha y cargada al costado E. del Aeródromo. Para dejar más o menos arreglada toda la cancha sería necesario el auxilio de 50 hombres diariamente, pues los trabajos de tierra son pesados y demorosos. Actualmente, con la llegada y alistamiento del numeroso material de aeroplanos y con la construcción del nuevo cuartel, la poca tropa de la Escuela se ocupa toda en esos servicios, por lo que la cancha quedó desatendida.



Un Anzani 35 HP., en el momento de aterrizar



Taller de carpintería. El primero de la izquierda: el maestro Penelas

El costado Norte de la cancha está aún limitada por una alta alameda que hace difícil y peligroso el aprendizaje de los alumnos. Dos accidentes se produjeron por maniobras desesperadas hechas por los aprendices al verse cerca de la referida alameda. Sería altamente ventajoso que se consiguiera la corta de ella antes de que se inicie el nuevo curso.

3. — INSTRUCCION

La instrucción de aeronáutica se ha hecho prácticamente por el capitán comandante interino de la Escuela, don Manuel Avalos, y la de mecánica teórica práctica, por el señor Ingeniero, don Pedro Andrade Moss. Hasta mediados del año los señores oficiales tuvieron también clases de topografía y de matemáticas, las que se suspendieron con motivo del viaje a Europa del señor mayor Maldonado, profesor de dichos ramos. Durante el año 1913, la Escuela formó 6 oficiales pilotos y 2 suboficiales. En Europa hicieron su aprendizaje de pilotos aviadores 4 oficiales y 2 suboficiales. Los titulados en Chile han obtenido su brevet militar, excepto el teniente Julio Torres,

Los educados en Europa, después del primer brevet, han hecho solamente una hora de vuelo a 400 metros como prueba final. Luego pasarán aquí su brevet militar. Dos suboficiales repetirán su curso por no haber obtenido en el año sus títulos.

4. ACCIDENTES SUFRIDOS POR LOS APARATOS Y EN LOS CUALES LOS MOTORES HAN TENIDO DESPERFECTOS DE CONSIDERACION

- 11 de Abril de 1913.
- 20 de Mayo de 1913.
- 27 de Mayo de 1913.
- 16 de Junio de 1913.
- 12 de Julio de 1913.
- 14 de Julio de 1913.
- 9 de Agosto de 1913.
- 12 de Agosto de 1913.
- 21 de Agosto de 1913.
- 12 de Septiembre de 1913.
- 14 de Septiembre de 1913.
- 18 de Septiembre de 1913.
- 4 de Octubre de 1913.
- 1.º de Noviembre de 1913.
- 11 de Noviembre de 1913.





CAPITULO II

1914

SUMARIO:

Mery, primera víctima de la aviación militar chilena.

Nuevos vuelos de importancia.

Desaparición del teniente Alejandro Bello Silva.

Homenaje a Mery y a Bello

Segundo curso de alumnos.

Muerte del sargento 1.º Adolfo Menadier.

Importantes vuelos de los oficiales de planta.

Memoria de la Escuela correspondiente al año 1914.

MERY, PRIMERA VICTIMA DE LA AVIACION MILITAR CHILENA

“El teniente 2.º Fco. Mery Aguirre, mientras volaba en el campo de aviación de Lo Espejo, sufrió una caída que le produjo una muerte instantánea”. Esta fué la breve y triste noticia que se propaló rápidamente en las primeras horas del Domingo 11 de Enero de 1914, en Santiago, y causó, como es natural, el estupor de cuantos la oyeron, porque éllo significaba un duelo para el Ejército chileno y la pérdida de uno de sus más intrépidos pilotos aviadores.

En efecto, ese día había partido a las 5.40 A. M. con destino a Curicó, el Tte. 1.º Gabriel Valenzuela, para dar término a las pruebas que le acreditarían piloto militar. Piloteaba el monoplano Blériot 50 HP., “Manuel Rodríguez”. Habiendo llegado hasta la Angostura de Paine, sin conseguir sobrepasar los 400 metros, resolvió volver al campo de Lo Espejo, aterrizando a las 7 A. M., para dar cuenta al capitán Manuel Avalos sobre lo que le

ocurría y para solicitar que un piloto militar probara el aparato a fin de constatar si no subía por culpa del piloto o por alguna otra circunstancia. El capitán Avalos ordenó al teniente 2.º Francisco Mery Aguirre, que estaba de servicio, que tratara de montar lo más posible en una hora, sin alejarse mucho de la cancha: efectivamente, voló durante tres cuartos de hora y alcanzó a elevarse a 1,000 metros. Desde esa altura se dispuso a aterrizar, para lo cual cortó motor, ejecutando un vuelo planeado en S. Cuando se encontraba a una altura de 50 metros sobre la cancha, se vió claramente que el aparato, picando, vibraba bruscamente a la derecha, y momentos después se volcaba por completo, precipitándose a tierra con las ruedas hacia arriba, lo que produjo la muerte instantánea del piloto y la total destrucción del aparato. Apenas ocurrido el accidente, el teniente Gabriel Valenzuela y don Enrique Blanco Lecaros, corrieron al lugar de la caída y procedieron a extraer los restos del teniente Mery de entre los escombros del aparato. Con el violento choque, la cabeza había sido desgarrada del cuerpo y partida en pedazos: sólo se encontraron algunos despojos de ella.

Hecho el sumario correspondiente, se estableció que la desgracia ocurrida al teniente Mery fué de aquellas que no afectan responsabilidad para nadie, por cuanto si ella fué causa de una mala o brusca maniobra del piloto, a él sólo correspondía afrontar las consecuencias; motor

y aparato se encontraban en perfectas condiciones, a pesar de haber llevado totalizados en un año más de 9,000 kilómetros de vuelo. En sus timones tenía escrito un nombre ingrato para la aviación: "Manuel Rodríguez". Bello, que poco después debía desaparecer, llevaba también escrito en su biplano el mismo nombre.

La víctima de este desgraciado accidente era teniente 2.º del Regimiento Arauco, de guarnición en La Serena, ciudad donde residía su familia. Sus compañeros, en presencia de la desgracia no pudieron contener las lágrimas, demostración sincera del sentimiento con que oficiales, clases y tropa, acogían la irreparable pérdida del compañero franco, del militar respetuoso y del superior estimado y querido. Mery poseía un carácter jovial y expansivo, que, unido a sus cualidades de caballerosidad y cultura, hacían de él un excelente camarada.

Para conmemorar el recuerdo de esta primera víctima de la aviación militar, se colocó una lápida de mármol en el sitio del accidente. Las páginas hasta entonces gloriosas de la historia de la Escuela de Aviación, se tiñieron por primera vez con las negras fajas de luto.

A raíz del accidente, el Grupo de Artillería de Montaña "General Aldunate" N.º 3, envió la siguiente nota de condolencia al Inspector de Aeronáutica Militar: "Señor General:

El Grupo de Art. de Montaña "General Aldunate" N.º 3, que como todas las reparticiones del



Teniente 2.º Francisco Mery Aguirre, primera víctima de la aviación militar

El capitán Avalos y un
grupo de oficiales
comentando la trágica
muerte del teniente
Mery



Ejército, ha mirado con justo orgullo y con íntima satisfacción, los progresos que ha hecho la Escuela de Aviación Militar bajo la acertada dirección del capitán señor Avalos y de la inspección constante de V. S., no creyó que su aplauso, en las horas felices, pudiera servir de estímulo a esa obra que contaba ya con la valentía y el esfuerzo de nuestros jóvenes oficiales aviadores.

Pero, hoy día, en que un desgraciado accidente ha llevado a la tumba a uno de los jóvenes alumnos que más se esforzaba en adquirir costosas glorias para la Patria, el Grupo "General Aldunate", no ha podido permanecer insensible a este duelo y hace suya la desgracia que aflige a sus compañeros de armas, enviando por intermedio de V. S. la expresión de su más sentido pésame a todos los oficiales aviadores, que sin más estímulo que la prosperidad

de Chile y con la sola ambición de dar cada día más lustre a nuestro Ejército, juegan a diario su vida y abandonan las comodidades a que podrían tener derecho, para cumplir el hermoso deber que voluntariamente se han impuesto.

Acompaño a V. S. una modesta suma que el Grupo de mi mando, desea se destine para colocar la primera piedra de un monumento que debería idearse por un escultor chileno y que debería hacerse con granito nacional para memoria de nuestro infortunado compañero y para que sirviera de símbolo al esfuerzo de nuestro Ejército en su lucha por dominar la nueva ciencia.

El cuerpo de oficiales del Grupo de Artillería "General Aldunate" N.º 3, presenta al señor general, al señor capitán Avalos y a cada uno de los oficiales aviadores, los testimonios de su más al-

Rafael Maluenda,
teniente Urrutia y
capitán Avalos, en el
lugar en que cayó la
primera víctima de la
aviación militar



ta consideración y de respetuoso homenaje y admiración. — Eduardo Medina M.”

Rafael Naranjo, en una hermosa colaboración, publicada en el “Diario Ilustrado”, del 14 de Enero de ese año, hace resaltar el pesar que causó la trágica desgracia.

El aviador Mery. — El Ejército se siente agobiado por un rudo golpe de la suerte. Está de luto por la pérdida de uno de sus hijos. Francisco Mery ha caído desde la altura y ha sucumbido en la hermosa tarea del cumplimiento del deber. Este niño de gran corazón y de talento reconocido había dedicado todos sus esfuerzos y juvenil entusiasmo para darle gloria y renombre al Ejército de su Patria, y cuando había cumplido como bueno sus tareas y recibido su título de aviador militar, ha sido arrebatado traidoramente del escenario de la vida por la garrá fatídica de la muerte.

El predestinado de la suerte, sintiendo la nostalgia de la altura que era su ideal y acariciando siempre el deseo de escudriñar el secreto de los cielos, alcanzó hasta 1,300 metros, y cuando satisfecho de su triunfo descendía con la conciencia de haberle probado a su jefe que él era el piloto audaz, dominador de los motores soberbios y de las alas indómitas, la máquina traidora se volcó bruscamente y al rozar con la superficie de la tierra se sintió el rugido de un alma triturada bajo el peso abrumador e implacable. Un grito de angustia se escapó de los pechos que presenciaban la caída brutal.

¡Qué intenso dolor para los compañeros que allí se encontraban al sentirse impotentes para salvar esa preciosa existencia prometedora de tantas y tan halagüeñas esperanzas!

El campo de instrucción de la Escuela de Aviación Militar ha si-

do regado con la sangre generosa de su primer mártir y en ese suelo, testigo de la escena cruel, los aviadores militares chilenos levantaron un santuario donde irán a retemplar sus corazones en las horas difíciles, y en los momentos de la dura prueba.

Con Mery se inicia la Escuela de los grandes sacrificios en la aviación militar y la figura excelsa y simpática del compañero inolvidable, será la que presidirá en todo momento los consejos que los aviadores militares realicen en ese sacrosanto templo de la audacia y del valor. — Rafael Naranjo.

El teniente Mery cayó a la edad de 20 años, cuando la vida sólo se ha andado por sendas de flores; duro es morir en la primera hora, cuando se inicia la jornada, cuando se tiene el derecho a vivir quizá por cuantos años; pero es muy grande, muy noble también llenar con su nombre una bellísima página de la historia; tener derecho a figurar eternamente en la pléyade de los buenos servidores de la Institución y de la Patria. Eso hizo Francisco Mery Aguirre, a los 20 años de edad.

NUEVOS VUELOS DE IMPORTANCIA

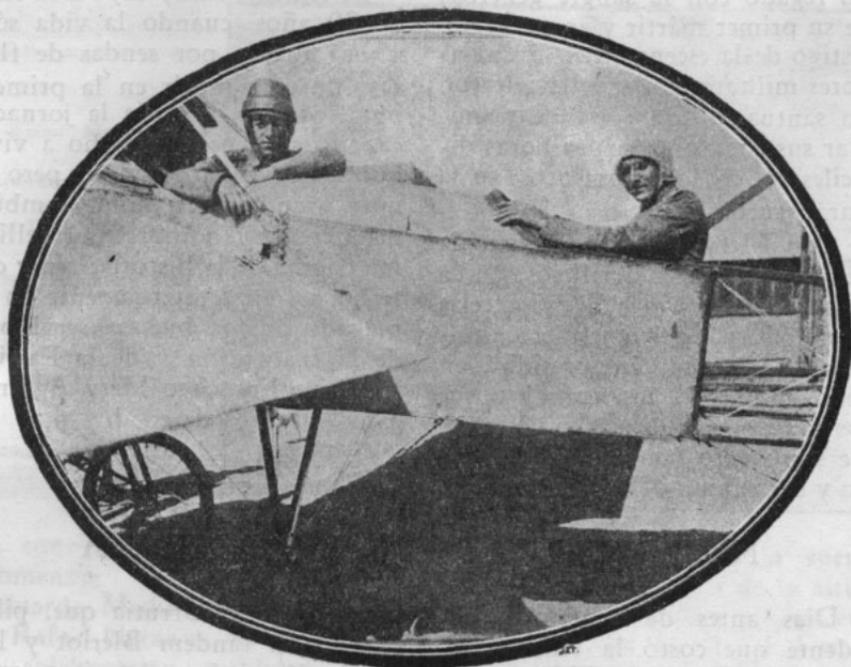
Días antes de ocurrir el accidente que costó la vida al teniente 2.º Francisco Mery, y piloteando el mismo Blériot "Manuel Rodríguez", el sargento 1.º Eliodoro Rojas, efectuó el circuito El Bosque-Cartagena-Culitrín-El Bosque, sin que el aparato demostrara anormalidad. Por el contrario, funcionó admirablemente, desarrollando alrededor de 1,120 revoluciones por minuto. El Jueves 8, el 1.º Rojas efectuó el vuelo desde El Bosque a Curicó a una altura media de 1,300 a 1,500 metros, recibiendo su título de piloto militar. En las pruebas de aterrizaje detuvo su máquina a 15 metros del centro de un círculo previamente marcado.

El 12 de Enero, cuando en la Escuela de Aviación "El Bosque", se velaban los restos del malogrado teniente Francisco Mery, la superioridad militar ordenó al te-

niente Arturo Urrutia que, piloteando un tandem Blériot y llevando de pasajero al teniente ayudante de la Escuela, Augusto León, hiciera un reconocimiento aéreo sobre la vía férrea, de Santiago a Curicó, para verificar la exactitud de ciertos rumores sobre destrucción de la línea férrea con motivo de una huelga declarada en esos días. El teniente Urrutia voló a una altura variable de 50 a 100 metros, haciendo su reconocimiento con muy buenos resultados, y sin aterrizar en ningún punto del trayecto.

Correspondió pues, al teniente Urrutia, hacer el primer servicio oficial prestado al país en aeroplano, cuyo buen resultado fué la prueba más convincente de las ventajas de la nueva arma.

El 14 de Enero, y cumpliendo directivas emanadas de la Inspección de Aeronáutica, el capitán



Tenientes Urrutia y León, en un tandem Blériot

don Manuel Avalos partió, llevando como pasajero al capitán Ludwig, a las 5.05 A. M., en dirección a Cartagena. Después de media hora de vuelo, pudo constatar que la bomba de presión de la bencina no funcionaba, en tal forma que la del estanque delantero, que alcanzaba para poco más de una hora de vuelo, no habría bastado para efectuar el viaje completo, por lo que se vió obligado a regresar al punto de partida.

El mismo día, el teniente Urrutia, llevando como pasajero al mayor Charpín, partió del campo de aviación a las 4.55 A. M., en dirección a Valparaíso. A la altura de la hacienda de "Las Siete Hermanas", encontró una

espesa capa de nubes, alcanzando sólo a distinguir el caserío de "Chorrillos", situado al Este de Viña del Mar. Hizo una vuelta, calculando estar sobre Valparaíso; pero como la observación se hacía bajo todo punto de vista imposible, resolvió regresar, pasando sobre Casablanca, y aterrizando a las 7.25 en el aeródromo.

El teniente Gabriel Valenzuela que, desde hacía algún tiempo, aspiraba al título de piloto-aviador militar, hizo el recorrido El Bosque — Culitrín — Cartagena El Bosque, sin el menor contratiempo. Cuando se disponía a rendir la última prueba, o sea volar hasta Curicó, tuvo el percance detallado en el

capítulo anterior, en vista de lo cual, la Superioridad le fijó el día 18 de Enero para la realización del vuelo. Con más suerte esta vez, llegó a Curicó y regresó sin novedad. El 28 de Enero cumplió el último requisito para obtener su brevet de piloto militar, que consistía en aterrizar sin motor desde una altura mínima de 500 metros, lo cual realizó, deteniendo su máquina a más o menos 50 metros del punto indicado de antemano.

DESAPARICION DEL TENIENTE ALEJANDRO BELLO SILVA

El lunes 9 de Marzo de 1914, fué un día nefasto en la Historia de la Aviación Militar, pues cuando rendía las pruebas finales para recibir su título de aviador militar, el teniente 1.º don Alejandro Bello, se perdió para no ser encontrado hasta la fecha.

En aquella ocasión, los tenientes primeros Ponce y Bello, sargento 1.º Menadier, sargento 2.º Verscheure, que habían recibido su título de piloto aviador en Francia y teniente Julio Torres, que lo había recibido en Chile, estaban en condiciones de optar al título de piloto militar, después de más de 2 meses de entrenamiento en el Aeródromo Militar de "El Bosque". La Inspección, de acuerdo con la Dirección de la Escuela Militar de Aeronáutica, indicó el raid Aeródromo-Culitrín-Cartagena-Aeródromo, como una de las pruebas que debían cumplir

Con fecha 20 de Abril, este oficial dejó de pertenecer a la Escuela de Aeronáutica, pasando a servir al Batallón de Ferrocarrileros.

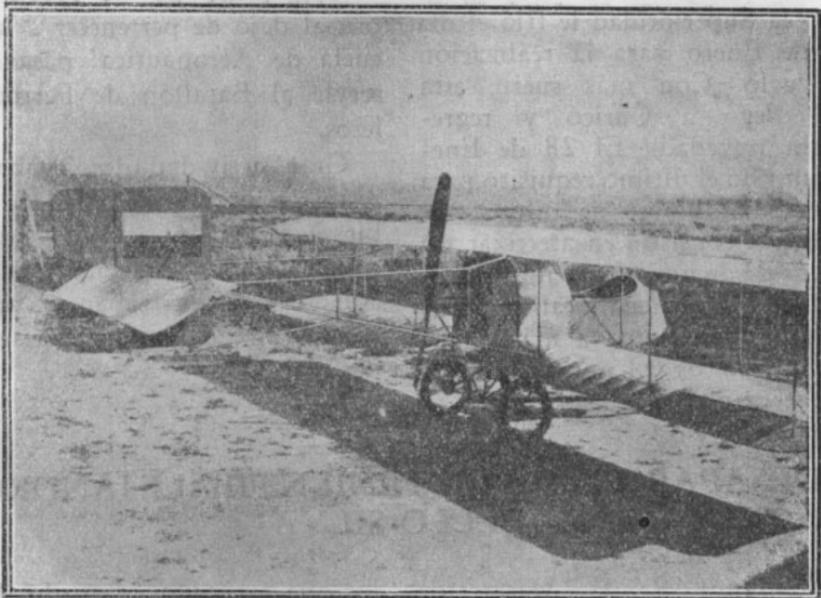
Gran actividad desplegaba el resto de los pilotos a fin de recibir el codiciado título, y fué así como el 9 de Marzo nuevos aviadores se aprestaban a cumplir con alguna de las pruebas exigidas.

los que aspiraban al título de piloto militar.

De entre los raids cercanos al Aeródromo, era éste el más sencillo y el menos expuesto a peligros, porque contaba con numerosos puntos favorables para el caso de un aterrizaje forzoso.

Cumpliendo órdenes que debían ejecutarse antes de cada vuelo, al iniciarse este raid se examinaron los motores y demás partes de los aviones que participarían, por un piloto mecánico, y después por los pilotos que debían tripularlos. Estos solicitaron la venia del Director Interino de la Escuela, capitán Avalos, que era también el oficial controlador, para que firmara la hoja de ruta, dejando constancia de las buenas condiciones atmosféricas y de los aviones.

Los pilotos, con diferencia de minutos, partieron entre 5 y 6 de la mañana.



Avión Sánchez Besa, del mismo tipo en que desapareció Bello

Al pasar los cerros al Sur del río Maipo, los tenientes Bello y Ponce encontraron neblina espesa, que les impedía ver tierra a 100 metros de altura, viéndose obligados a regresar al Aeródromo una hora después.

A las 9.30 solicitaron partir nuevamente, a pesar de no haberse recibido noticias del estado atmosférico en Culitrín. En vista de que los aeroplanos se encontraban en buenas condiciones y el tiempo no presentaba peligros, el Director Interino dió la venia solicitada. Los oficiales mencionados no reiniciaron inmediatamente el raid por temor al viento que, regularmente, se levanta a esa hora y por la neblina que se divisaba en la costa.

A las 4 de la tarde probaron

sus aeroplanos durante 10 minutos, declarándose satisfechos de su buen funcionamiento; pero el teniente Bello expresó que la brújula estaba un poco suelta y procedió a arreglarla con el oficial controlador.

Después de llenar los requisitos exigidos y firmada la hoja de ruta en la que dejaban constancia del buen estado atmosférico y buenas condiciones del aeroplano, partieron los tenientes Bello y Ponce, a las 4.45 y 4.50 respectivamente. Al pasar los cerros de la costa se encontraron con una densa neblina que obligó a regresar al teniente Ponce, y poco después al teniente Bello, a quién encontró algunos kilómetros al Oriente de Melipilla. Ambos aviadores se cruzaron en el

aire y el teniente Bello...
quilla de su aparato...
mao un talido...
pafiero de curso que...

pilotos de la Escuela de Aviación...
valaron...
probable...
muchas veces...



El 2.º Teniente 1.º Alejandro Bello Silva, segunda víctima de la aviación militar...
una imponente y gran...
monta... celebrado...

aire y el teniente Bello desde la quilla de su aparato hizo con la mano un saludo cariñoso al compañero de curso que más tarde debía, también, encontrar trágica muerte cuando hacía un vuelo de reconocimiento.

¡Quién iba a pensarlo, decía Ponce, que aquella fuera la despedida del pobre Alejandro!

Aquel día hubo que enviarse auxilios a otros pilotos que no habían regresado al Aeródromo, y se supuso que el teniente Bello habría aterrizado en Cartagena, lo que no se pudo corroborar por falta de comunicaciones a esa hora.

Al día siguiente, sin noticias del teniente Bello, la Dirección de la Escuela envió una parte de su personal a Melipilla, Lillole, San Antonio y Cartagena: se solicitaron auxilios de carabineros y de las policías para que salieran en busca del aviador perdido: los hacendados y los habitantes de esas ciudades ayudaron a buscarlo: la Armada envió un escampavía a voltejar en la costa. Todo inútilmente. Cuanto indicio o dato se dió, resultó falso.

Años más tardes se han propagado noticias del hallazgo de restos de avión en la Cordillera, y que podrían corresponder al Sánchez-Besa de Bello, pero tales noticias no han sido confirmadas.

Durante los diez días siguientes al desaparecimiento de Bello, los

pilotos de la Escuela de Aviación volaron cuotidianamente sobre el probable sitio del suceso, exponiendo muchas veces la vida sobre las escarpadas montañas, el capitán Avalos en un tandem Blériot, el teniente Urrutia en un 50 HP., y Ponce en el 100 HP. Bréguet.

Los atrevidos exploradores aéreos llegaron en sus infructuosas excursiones, por el Norte, hasta avistar Valparaíso y por el Sur hasta la desembocadura del río Rapel.

Para este objeto fijaron campamento en Cartagena, por varios días, hasta que se agotaron las investigaciones.

El teniente Alejandro Bello cayó víctima del deber. Rindió su vida en la jornada, no se sabe cómo. En torno de su muerte, reina la más profunda tiniebla, y el misterio es la única respuesta que surge hasta hoy, ante la pregunta angustiada: ¿Dónde está Bello!....

La sombra infinita, en un enigma terrible, ha llenado por completo esta catástrofe.

Da frío y el alma se estremece, al imaginar los caracteres que la tragedia haya tenido, allá en medio de la obscuridad de esa noche.

Es una visión llena de espanto, digna tan sólo de la pluma de un Wells o de un Poe.

Al bravo militar lo cubrió para siempre el crespón impenetrable de lo desconocido.

HOMENAJE A MERY Y A BELLO

El 29 de Marzo de 1914, una imponente y grandiosa ceremonia fúnebre, celebrada en el pa-

tio de la Escuela Militar, exteriorizó una vez más, el sentimiento del más profundo pesar que em-



Túmulo erigido en el patio de la Escuela Militar, con restos del avión destruido del teniente Mery

bargaba al Ejército y pueblo entero de Chile, por la pérdida de los valientes pilotos tenientes Alejandro Bello Silva y Francisco Mery Aguirre.

El amplio patio de nuestro primer plantel de educación militar se vió ocupado por distinguida concurrencia. Al centro se levantaba un túmulo que sostenía algunos de los restos destrozados del aparato que piloteaba el teniente Mery y los cuales estaban cubiertos por las alas de un hermoso cóndor. Imponentes colgaduras de crespón formaban los adornos. A su alrededor tomaron colocación los Ministros de Estado, Cuerpo Diplomático, Inspector de Aeronáutica, jefes y oficiales, comisiones de provincias y parien-

tes de las víctimas. A un lado del patio formaron la Escuela Militar en traje de parada, comisiones de los cuerpos de la guarnición, boy-scouts, etc. El costado izquierdo fué ocupado por las familias invitadas, que desde temprano llegaron a rendir un postrer homenaje a las dos primeras víctimas de la aviación militar chilena.

El capellán de la Escuela ofició una misa, y al terminarla, pronunció una sentida oración patriótica que impresionó al auditorio.

Hablaron después el general Boonen Rivera, en nombre del Ejército; el Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards; el mayor Pedro Charpín; el capitán Avalos; y el Ministro de Chile en



En el patio de la Escuela Militar, durante la imponente ceremonia fúnebre, en recuerdo de las dos primeras víctimas de la Aviación militar

el Brasil, señor Alfredo Irrázaval.

El último de los nombrados, en hermosas frases, que se reproducen a continuación, hizo resaltar la sed del hombre por la conquista del espacio, y por cuya causa muchas veces perdió la vida:

“El dominio del aire fué, desde la infancia misma de la humanidad, un vago anhelo infinito e irrealizable.

“El hombre, aún primitivo, crisálida grosera, sentía ya en su conciencia informe, alientos de mariposa y volaba su pensamiento en derecha al sol que derriñó sus primeras alas.

“Volar como la alondra en las montañas risueñas y esplendentes; irse adelante por las llanuras infinitas del espacio como van los

cóndores, irse en carrera vertiginosa, mirando venir a escape las selvas más lejanas, dejando atrás los ríos que se pierden serpenteando la distancia... Esa, esa parece ser la sublime realización de un sueño indefinible, de un anhelo íntimo, de una necesidad imperiosa de nuestras almas, acaso porque sientan ellas que lejos de la tierra van los amplios caminos invisibles hacia otra patria más grande y más eterna.

“En todo tiempo la extensión infinita, fué el campo de los ensueños locos y sólo le era dado cruzar el espacio a las aves y a los rayos del cielo y a los astros que se mueven en silencio hacia el occidente como un rebaño luminoso que guía la mano de Dios y al pensamiento humano que vuela,

sin riendas, más alto todavía y más rápido que ellos.

“El siglo actual vió venir para el hombre el dominio del aire y ya van por él los aviadores, como las golondrinas migratorias, de un continente al otro continente, cruzando comarcas dilatadas y distancias inmensas por encima del mar.

“Este espectáculo portentoso, esta grandiosa transformación del hombre, que ha logrado así triunfar sobre las leyes de la gravedad, esta metamorfosis que le ha permitido colocarse, por sí misma, sobre los hombros las alas robustas de su propio pensamiento, la inició, hace apenas unos pocos años, un joven brasilero, Santos Dumont, un mozo moreno y pávido que parecía personificar en él todas las audacias y todas las fine-

zas de aquel pueblo hermoso y genial.

“Desde entonces, todas las mañanas, en las remotas extensiones de la tierra, parten bandadas de hombres animosos, que son la vanguardia, todavía torpe, de esta humanidad inmensa, vieja como el mundo, que desde hace apenas 10 años, comienza a aletear, y aprende a alzar el vuelo!....

“Son ya muchos los mártires de esta evolución grandiosa que nuestro siglo contempla y la América ha pagado a este acontecimiento prodigioso, un espléndido tributo de esfuerzo y sacrificio — el Perú con Chávez, la Argentina con el noble amigo Newbery.

“Esta evolución que parece sublimarlos, es como la atracción misteriosa de los astros, que nos eleva sobre el polvo que somos y nos acerca a Dios”.

SEGUNDO CURSO DE ALUMNOS

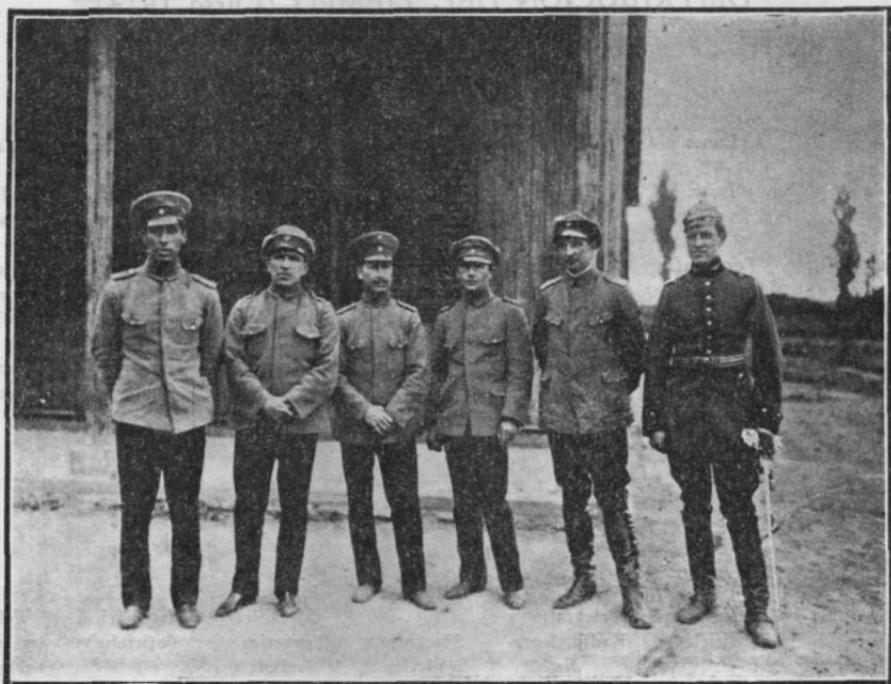
El 2 de Abril de 1914, tuvieron lugar los exámenes de admisión de los candidatos al segundo curso, y el 16 eran nombrados alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, sin dejar de pertenecer a sus respectivas unidades, los siguientes oficiales: tenientes 1.ºs Waldo Lira Montecinos, de Caballería; Federico Barahona Walton, de Ingenieros; Diego Aracena Aguilar, Edmundo Moncada Lira, César Merino Armas y Federico Chaig-neaux Puelma, de Infantería.

El 14 de Agosto se agregaba el teniente Aníbal Mujica, de Artillería y los sub-

oficiales: sargentos 1.ºs Santiago Escobar, de Artillería; Abdón Arévalo, de Infantería; Luis Castro y José Mendoza, de la Escuela de Aeronáutica; Luis Hohmann y Juan Mancilla, de Infantería.

La instrucción práctica de vuelo se cionó al siguiente cuadro:

Oficial instructor en material Blériot: teniente 1.º señor Arturo Urrutia V.—Oficial instructor en material Bréguet: teniente 1.º señor Tucapel Ponce A.—Oficiales que debían instruirse en Blériot: tenientes Barahona, Moncada, Lira y Aracena.—Oficiales en Bréguet: tenientes Merino y Chaig-



Oficiales alumnos del 2.º Curso de la Escuela de Aviación. De izquierda a derecha: Tenientes 1.ºs Waldo Lira, Diego Aracena, Edmundo Moncada, Federico Barahona, César Merino y Anibal Mujica.

neaux.—Suboficiales en Blériot: sargentos 1.ºs González, Escobar, Castro, Arévalo, Mendoza y Mancilla.

La instrucción fué supervigilada por el capitán Avalos.

Con fecha 11 de Julio y de acuerdo con las necesidades del servicio, se puso en vigencia un nuevo Reglamento para obtener el brevet de piloto-aviador, que decía:

Para optar al brevet de piloto-aviador, regirán en lo sucesivo las siguientes condiciones:

1). a) Dos pruebas en distancia, consistiendo cada una en recorrer sin contacto con el suelo o

con el agua, un circuito cerrado que represente un largo mínimo de 5 kilómetros. (El largo del circuito se medirá como se explica más adelante).

b) Una prueba de altura, consistiendo en elevarse a una altura mínima de 100 metros, sobre el punto de partida; el descenso, en vuelo planeado.

Para las tres pruebas, el aviador tendrá que estar sólo a bordo de su aparato.

2. La partida y la llegada sobre el agua sólo será permitida en una de las pruebas a).

3. La pista sobre la cual el aviador ejecutará los dos circuitos

DISTRIBUCION DEL TIEMPO (Curso 1914)

Mañana

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
6.30 a 9.30	Instr. vuelo	Instr. vuelo	Instr. vuelo	Instr. vuelo	Instr. vuelo	Instr. vuelo
10 a 11	Topografía (oficiales)	Mecánica práctica (oficiales)	Mecánica teórica (oficiales)	Mecánica teórica (oficiales)	Topografía (oficiales)	Mecánica práctica (oficiales)
10 a 11	Mecánica teórica (subofi.)	Mecánica teórica (subofi.)	Aritmética (subofi.)	Aritmética (subofi.)	Topografía (subofi.)	Topografía (subofi.)

Tarde

2 3	Matemáticas (oficiales)	1 a 5 Telegrafía y Radiotelegra- fía (Oficiales y suboficiales)	1.30 a 3 Mecánica práctica (oficiales)	1.30 a 3 Mecánica práctica (subofi.)	2 a 3 Matemáticas (oficiales)	1 a 5 Telegrafía y radio- telegrafía (Oficiales y suboficiales)
4 a 5	Matemáticas (oficiales)		3.30 a 5 Asistencia a los talleres (oficiales)	1.30 a 5 trabajos prácticos (subofi.)	1.30 a 5 Mecánica práctica (subofi.)	
1.30 a 5	Trabajo en los talleres (subofi.)			2 a 5 Asistencia a los talleres y Trabajos prácticos (oficiales)		

Profesores:

a Oficiales	}	Telegrafía: Teniente 2.º Batuel Arriagada (del Regimiento Ferrocarrilero)
a Suboficiales		Matemáticas: Capitán Luis Urrutia (de la Academia de Guerra).
		Topografía: Coronel Carlos Hinojosa.
		Señor Pedro Andrade Moss.



Sub-oficiales alumnos del 2.º Curso de la Escuela de Aviación (1914). De izquierda a derecha: Sgts. 1.ºs Floridor González, Luis Castro, Juan Mancilla, José Mendoza y Abdón Arévalo.

ya citados, estará limitada por 2 postes o boyas situadas a no más de 500 metros el uno del otro.

4. Después de cada viraje ejecutado alrededor de un poste o de una boya, el aviador cambiará de mano para ir a virar alrededor del otro. El circuito se compondrá entonces de una serie no interrumpida de ochos; cada vuelta del ocho encerrará alternativamente a uno de los dos postes o a una de las dos boyas.

5. La distancia contada para el recorrido efectuado entre los dos virajes, será la distancia que separa los dos postes o boyas.

6. Para cada una de las pruebas a) el aterrizaje tendrá que hacerse:

1) Parando definitivamente el motor a más tardar cuando el aparato toca el suelo o el agua.

2) Detenerse a una distancia menor de 50 metros de un punto designado por el candidato antes de la prueba.

Para la prueba b), aterrizaje libre, a la vista del Comisario, con descenso desde 100 metros en vuelo planeado. No se podrá poner en marcha el motor sino, después que el aparato se haya detenido completamente.

Los aterrizajes tendrán que hacerse en una forma normal y el Comisario tendrá que indicar en su relación las condiciones en que se han hecho. La entrega del brevet será, como siempre, facultativa.

El 18 de Julio, se nombraba Comandante de la Brigada de Comunicaciones e Inspector de Aeronáutica al coronel don Pedro Pablo Dartnell, en reemplazo del general Pinto Concha, quien siguió siendo jefe del Estado Mayor General, bajo cuya dependencia estaba el Inspector de Aeronáutica.

En el invierno, los alumnos practicaron mañana y tarde, en el "Duperbarril" y "El Terror", cada vez que el tiempo lo permitía, mientras el capitán Avalos ensayaba cotidianamente los aparatos de instrucción antes de entregarlos a sus alumnos

(*) Habiéndose destacado el teniente Merino Armas, en la práctica del "Duperbarril" y "El Terror" que, como ya se dijo en las páginas 25 y 31, eran aparatos que sólo simulaban los movimientos de un avión en vuelo, los instructores resolvieron probar al teniente Merino en un avión verdadero y para tal objeto ordenaron sacar a la pista el Bréguet Gnome 80 HP., "Justo Urrutia". Merino se instaló en el puesto del piloto y al verlo sus instructores perfectamente posesionado del manejo de los comandos, botón de contacto, y llave del motor, hicieron poner en movimiento la hélice para que ejecutara líneas rectas, sin despegarse del terreno. Merino cumplió

(*) Esta relación se ha extractado de la Historia de la Aeronáutica Militar de Chile, de Víctor Contreras G.



Oficiales de los dos primeros cursos de la Escuela de Aviación, con el capitán Avalos.

su cometido en forma inusitada para un aprendiz, sin la menor práctica en el manejo de un aeroplano.

Sin contar con la nerviosidad al operar en el contacto del motor, las rectas en el terreno fueron bastante regulares.

A la tercera salida, los soldados que retenían el aparato al partir, lo soltaron en dirección oblicua a la pista, es decir, según la diagonal del aeródromo. El aparato partió más veloz que nunca. Merino no había recorrido el campo para reconocer sus accidentes. Unos tubos de cemento del alcantarillado estaban colocados en dirección del S. W. y en aquellos seiscientos mil metros cuadrados de superficie, el aparato no tomó otra trayectoria que la que pasaba exactamente por el centro del grupo de tubos. Al verlos el piloto repentinamente, resolvió pasar por encima y el aparato en vuelo, animado de mayor velocidad, dió tan recio golpe contra los tubos que

su parte delantera se incrustó en el montón y la demolición fué total. El piloto felizmente, sólo tuvo algunas contusiones en la cara. Desde entonces ese Bréguet se llamó "El Cólera", y se abandonó el sistema de emplear aeroplanos para los ejercicios de pingüinos.

Todos los alumnos pasaron a practicar en el Pingüino y una vez que tenían dominio en este aparato, rodando por la tierra, se les entregaba un Escuela de 35 H. P., en que hacían líneas rectas en vuelo y, en seguida, comenzaban a dar vueltas de pista a poca altura. Ejercitaban después las trayectorias en forma de ocho y muy especialmente los aterrizajes en diversas condiciones. Quedaban entonces aptos para presentarse a rendir examen ante la Comisión.

Mientras tanto, los aviones de guerra eran piloteados por los oficiales instructores y suboficiales de planta.

MUERTE DEL SARGENTO 1.º ADOLFO MENADIER

En la mañana del 17 de Agosto de 1914, el teniente Ponce había ensayado y encontrado en muy buenas condiciones el Bréguet 80 HP., "Soldado Cortés".

Dando cumplimiento a las instrucciones verbales del señor Inspector de Aeronáutica, coronel Dartnell, encaminadas a ejercitar con frecuencia a los pilotos aviadores antiguos, y aprovechando el estado favorable del tiempo, en la tarde de ese mismo día, el capitán señor Manuel Avalos ordenó rea-

lizar un vuelo "en convoy" (en conjunto), para acostumbrar a los pilotos a efectuar sin distanciarse un itinerario de reconocimiento elegido de antemano en la carta, y habituarlos también a navegar a una altura dada, que se había fijado para este ejercicio entre 800 y 900 metros.

Participaron en el orden que se indica, los siguientes pilotos, pasajeros y aeroplanos: piloto - aviador militar, teniente Arturo Urrutia, en 50 HP. Blériot;

piloto - aviador, sargento 2.º Juan Verscheure, en biplano 80 HP., Sánchez-Besa, con su pasajero el Tte. 1.º Diego Aracena; piloto-aviador, sargento 1.º Adolfo Menadier, en biplano 80 HP. Bréguet; piloto-aviador militar, capitán Manuel Avalos, en 80 HP. Blériot, con su pasajero el teniente 1.º Federico Barahona; piloto-aviador, teniente 1.º Tucapel Ponce, en 100 HP., Bréguet, con su pasajero el teniente 1.º César Merino.

El itinerario ordenado era: El Bosque - Puente del F. C. sobre Río Maipo - Lo Pinto - La Estrella - Macul - Los Leones - Santiago - Las Rejas - Maipú - El Bosque.

La partida se ejecutó sin inconveniente alguno, manteniéndose sin novedad el vuelo hasta la altura de La Esperanza (San Rafael), donde el Cap. Avalos pudo notar que el biplano piloteado por el sargento 1.º Menadier iniciaba un planeo en espiral, en forma normal al principio, para luego efectuar una extraña maniobra, al estilo de la "S" de Pegoud. (*)

Al verlo, el capitán Avalos bajó también, y una vez a 200 metros sobre el potrero San Rafael, pudo constatar su observador, que el biplano de Menadier estaba destruído cerca de una muralla, y que el teniente Ponce había aterrizado sin inconveniente

próximo a él. ¡Noble actitud de un oficial que trató en lo posible de socorrer a su compañero y subalterno!

Sólo el teniente Urrutia que hacía de puntero, desarrolló normalmente el tema ordenado, aterrizando en "El Bosque" sin novedad. El resto de los aviones ya había regresado también, y todos se alistaban para salir en camiones a socorrer a la víctima. Llegados al lado de la máquina destruada, sólo encontraron el cadáver de Menadier, con un aspecto sereno en su rostro, y sin la menor herida externa en el cuerpo. Mucho se habló y aún en escritos de esa época se atribuye el accidente a una pérdida de conocimiento del piloto en la altura. Ello no es efectivo; Menadier fué víctima de su máquina, un Bréguet 80 HP., como más tarde lo fué el teniente Ponce.

Momentos antes de emprender el vuelo la Escuadrilla de que formaba parte el sargento Menadier, el capitán Avalos pasó revista al personal y a las máquinas. Terminada ésta, llamó al teniente Chaigneaux a quien correspondía ir de pasajero en el avión de Menadier y le ordenó que se quedara en la Escuela. Inútiles fueron sus ruegos, pues Avalos mantuvo su resolución, y a ello debió la vida el teniente Chaigneaux. Nunca pudo explicar Avalos por qué tomó esa disposición. Así es el destino.

Murió esta nueva víctima de la aviación militar, con la serenidad imperturbable del que tiene la satisfacción de estar en el deber.

(*) Evolución acrobática de uno de los primeros ases de la aviación francesa. Consistía en ejecutar virajes escarpados y sin velocidad sobre ambas alas,

IMPORTANTES VUELOS DE LOS OFICIALES
DE PLANTA



Sargento 1.º Adolfo Menadier, tercera víctima de la aviación militar.

IMPORTANTES VUELOS DE LOS OFICIALES

DE PLANTA

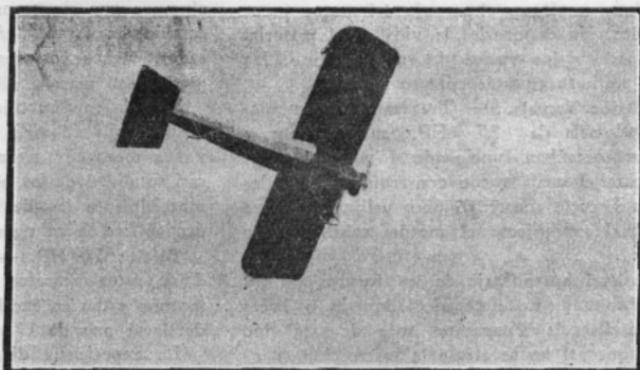
El 19 de Septiembre de 1914, la aviación se presentó en el desfile del Parque Cousiño con su personal y material de vuelo, transportados en un auto, tres camiones, y cuatro carros. Terminado el desfile, se procedió a armar las máquinas y desde el mismo lugar emprendieron vuelo hacia la Escuela, dos Blériot, un Bréguet y un Sánchez-Besa, piloteados por el teniente Urrutia, sargento Rojas, teniente Ponce y sargento Verscheure, respectivamente.

El 2 de Octubre la misma escuadrilla evolucionaba sobre la ciudad de Rancagua a más de 800 metros de altura y regresaba a la

Escuela sin novedad. Llamó especialmente la atención el vuelo del teniente Urrutia en el "Deperdussin", máquina considerada de muy difícil manejo.

Con motivo de la Guerra Europea regresaron a Chile los dos oficiales que hacían sus estudios técnicos en la Escuela Superior de Aeronáutica, tenientes señores Amadeo Casarino y Víctor Contreras.

Ambos recibieron su título de piloto - aviador, en las Escuelas Blériot y Sánchez-Besa, respectivamente. De regreso a la patria, el teniente Contreras fué nombrado profesor de Aeronáutica, y el teniente Casarino, profesor de Ma-



Tte. Urrutia evolucionando en el Deperdussin.

temáticas en reemplazo del capitán Luis Urrutia Almeyda, que renunció.

Los conocimientos traídos por estos oficiales, permitieron dar a los alumnos una instrucción más completa, y junto con la adquisición de un pequeño taller de mecánica de precisión y otros elementos de importancia, la Escuela entró en un período de franco progreso.

El 2 de Diciembre, el teniente 1.º Arturo Urrutia, mientras efectuaba un vuelo de ejercicio, sufrió

un accidente al aterrizar, capotando el Deperdussin que piloteaba. Gracias a la actividad desplegada por los mecánicos, la máquina fué reparada en poco más de una semana.

El 11 de Diciembre el teniente Barahona, del 2.º Curso de alumnos, rindió las pruebas que lo acreditaron piloto-aviador. Era el primero de su curso en obtener el título, quedando en condiciones de participar en el Concurso verificado el 1.º de Enero de 1915.

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1914

1. Material técnico.
2. Aeródromo.
3. Instrucción.
4. Accidentes sufridos por los aparatos y en los cuales los motores tuvieron desperfectos de consideración.

1. — MATERIAL TECNICO

Pinguinos. — La Escuela contó durante el año con dos aparatos para rodar. Dieron el resultado que se esperaba, acostumbando a los futuros pilotos al manejo del motor y comandos, sin exponerles la vida ni el material destinado a los vuelos de entrenamiento. Ha sido un buen tipo de aparato Escuela.

Blériot Escuela. — Tres monoplanos Blériot Escuela de 25 HP.; muy buenos y sus motores han funcionado 4 veces el tiempo para el cual fueron construídos. El taller de la Escuela construyó uno, utilizando como material extranjero: el motor, tubos y sandows.

Para el aprendizaje de los futuros pilotos es absolutamente necesario adquirir o hacer en la Escuela 3 aparatos más de este tipo para que así no se atrase la instrucción cuando se deteriore más de una de estas máquinas.

Estos aparatos tienen por objeto enseñar a los alumnos el vuelo en sí y prepararlos

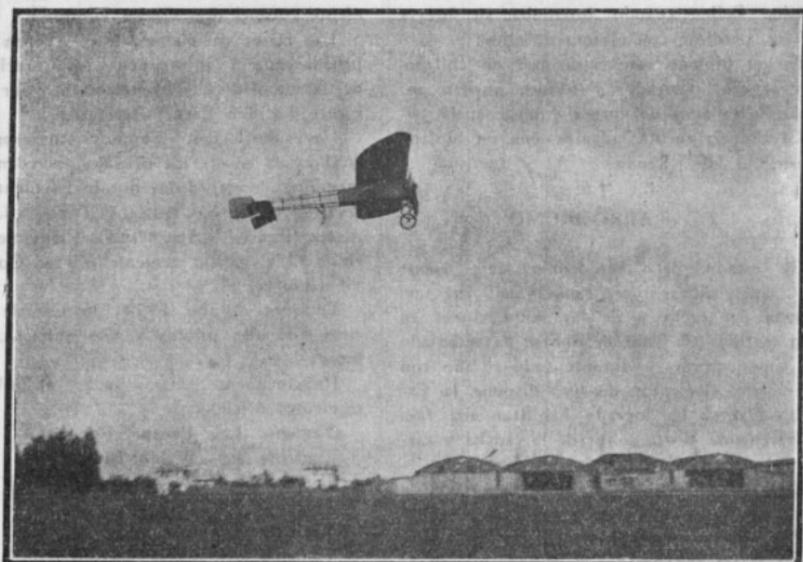
para las pruebas exigidas en el brevet de aviador.

Como un complemento conviene adquirir 4 o 6 motores Anzani de 5 cilindros 50 HP., que, adaptados a los aparatos Escuela, permitan cumplir en buena forma con los requisitos del título de piloto aviador, y ejecutar los vuelos de entrenamiento destinados a preparar a los alumnos para pasar a los tipos poderosos provistos de motores Gnome, los cuales son delicados y sumamente caros, por lo que no es conveniente entregarlos a los alumnos que sin transición pasan a ellos. En cambio los Escuela Anzani son menos delicados, menos costosos y sobre todo, pueden graduar su marcha a voluntad del piloto.

Para la construcción de aparatos en el país es necesario adquirir en Europa los motores y sus piezas de recambio, como asimismo la casi totalidad de las piezas de aluminio y muy especialmente las de acero, que aún no tienen aplicación en nuestra industria.

Blériot 50 HP. — La Escuela contó con 2 de éstos aparatos; funcionaron bien; sus motores están en excelentes condiciones a pesar de llevar más de 170 horas de marcha.

La experiencia diaria ha probado que los aparatos deben estar dotados de motores no inferiores en fuerza a 60 HP., pues, debido al clima y a la altura de nuestro país, los motores que se traen de Europa, al ser



Blériot en pleno vuelo.

empleados aquí, pierden parte de su potencia, lo que ocasiona variantes en el aeroplano en que están montados, como ser: menor velocidad, menor potencia de ascensión, menor cantidad de carga, etc.

Esta pérdida de potencia en los motores de 50 HP., es bien notable; en los motores de menor potencia, se hace sentir en una forma más pronunciada.

Blériot Tandem 80 HP. — La Escuela ha contado con dos de estas máquinas, habiendo dado resultados muy buenos; son rápidos; con un pasajero, en cortos viajes han montado sobre 2,000 metros sin forzar el aparato. Este tipo de avión es muy apropiado para la observación; puede mantenerse en el aire con un pasajero durante más de 3 horas.

Deperdussin 70 HP. — El único aparato, dió muy buenos resultados, distinguiéndose por su rapidez y firmeza.

Biplanos Escuela. — Estos aparatos son absolutamente necesarios, pues es imprescindible el doble aprendizaje, primero en los monoplanos y después en los biplanos de guerra.

Bréguet (biplano). — La Escuela conta-

ba con cuatro de estas máquinas; un 100 HP. y tres 80 HP.

El accidente que costó la vida al piloto Menadier destruyó uno por completo, siendo imposible su reparación.

Durante el servicio se han roto las planchas soportes del motor, parte vital del aparato, lo que demuestra falta de resistencia y deficiencia en su construcción. De gran velocidad y difícil manejo, esta máquina ha tenido el inconveniente de hacer imposibles sus reparaciones en el país por estar casi totalmente construida de tubería metálica. Por su precio, no presenta ventaja alguna en su empleo en nuestro territorio, por cuyo motivo no es conveniente traer al país más aparatos de esta marca.

El Bréguet 100 HP. Gnome está provisto de un lanza-bombas sistema Scott; por este motivo se ha reducido la capacidad de transporte de bencina, lo que le permite volar solamente una hora y media; si se quiere aumentar su radio de acción hay que quitar el lanza-bombas y colocarle un estanque suplementario.

Sánchez-Besa (biplano) 80 HP. — La Escuela contaba con tres de estos aparatos,

pero el accidente que costó la vida al piloto aviador Bello, cuando intentaba su brevet militar, perdióse con él uno de ellos.

Es un biplano construido por un chileno, muy seguro, planeador y sólido; quedan por llegar 2 biplanos de guerra y un Escuela.

La Escuela cuenta, además, con un biplano Voisin 70 HP., Renault.

2. — AERODROMO

El estado del Aeródromo deja siempre qué desear, a causa de las asperezas del suelo y de las ondulaciones en todo sentido. A pesar de que se ha trabajado con todo empeño y durante todo el año con los escasos elementos de que dispone la Escuela, sólo se ha logrado habilitar una faja de terreno de Norte a Sur de la cancha y cargada al costado Este del Aeródromo.

Hay necesidad de dejar arreglada toda la cancha, para lo cual sería necesario el auxilio de 50 hombres diariamente, pues, los trabajos de tierra son pesados y demorosos; queda aún en la cancha una acequia abierta que, aunque tiene sus bordes achaflanados, a menudo, por el incesante correr de las aguas, se ahonda, lo que constituye un serio inconveniente para los aterrizajes.

3. — INSTRUCCION

La instrucción práctica de vuelos se hizo por los oficiales instructores, tenientes Los Urrutia y Ponce, dirigida y supervigilada por el capitán, comandante interino, don Manuel Avalos Prado.

Las clases de mecánica teórica y práctica fueron desempeñadas al comienzo del curso de 1914 por el ingeniero mecánico don Pedro Andrade M.; pero, el regreso de los oficiales que hacían sus estudios en la Escuela Superior de Aeronáutica de Francia, indujo a la Dirección a cambiar de Profesor para las clases de mecánica teórica práctica, nombrando para ello al teniente 1.º don Amadeo Casarino.

Por primera vez se hizo clase de Aeronáutica y Construcción, desempeñada por el teniente 2.º don Víctor Contreras.

Las clases de Topografía estuvieron a cargo

del profesor de la Academia de Guerra, teniente coronel don Carlos Hinojosa.

Las clases de matemáticas fueron desempeñadas por el capitán don Luis Urrutia, y las de Telegrafía y Radiotelegrafía, por el teniente 1.º don Batuel Arriagada.

Los suboficiales alumnos tuvieron clases análogas a las de los oficiales, pero muy elementales, desempeñadas por los siguientes profesores: teniente Urrutia, (Topografía); teniente Ponce, (Aritmética); teniente Casarino, (Mecánica); teniente Víctor Contreras, (Telegrafía).

Durante el año 1914, la Escuela formó cinco oficiales pilotos y tres suboficiales pilotos.

Próximamente pasarán su brevet militar los siguientes oficiales:

Teniente 1.º. Tucapel Ponce.

Teniente 1.º. Waldo Lira

Teniente 1.º. Diego Aracena

Teniente 1.º. Federico Barahona

Teniente 1.º. Edmundo Moncada

Teniente 1.º. César Merino

Teniente 2.º. Víctor Contreras

y los siguientes suboficiales:

Sargento 1.º. Floridor González.

Sargento 1.º. Juan Mancilla.

Vicesargento 1.º. Luis E. Castro.

Vicesargento 2.º. Juan Verscheure.

4. FECHAS DE ACCIDENTES SUFRIDOS POR LOS APARATOS Y EN LOS CUALES LOS MOTORES TUVIERON DESPERFECTOS DE CONSIDERACION

20 de Mayo de 1914.

6 de Junio de 1914.

18 de Junio de 1914.

25 de Junio de 1914.

11 de Julio de 1914.

18 de Julio de 1914.

21 de Julio de 1914.

27 de Julio de 1914.

15 de Agosto de 1914.

23 de Agosto de 1914.

26 de Agosto de 1914.

17 de Noviembre de 1914.

1.º de Diciembre de 1914.

1.º de Diciembre de 1914.

Alumnos de los Cursos de 1913-1914

OFICIALES

GRADOS	NOMBRES	Piloto Aviador	Piloto Militar	Cuerpo donde servía	Año del Curso	Aparato que piloteaba	OBSERVACIONES
Capitán	Enrique Pérez L.	Si	Si	Yungay N.º 3	1913	Blériot	
Teniente 1.º	Armando Urzúa L.	Si	Si	Bat. Tren N.º 2	1913	"	
Teniente 1.º	Arturo Urzúa V.	Si	Si	Escuela	1913	Blériot y Deperdussin	Instructor
Teniente 1.º	Gabriel Valenzuela	Si	Si	Bat. Telégrafos	1913	"	
Teniente 1.º	Julio Torres D.	Si	No	Rgt. Inf. Chacabuco 6	1913	"	
Teniente 1.º	Waldo Lira M.	Si	No	Reg. Cab. Lanceros	1914	"	
Teniente 1.º	Diego Aracena A.	Si	No	Rgt. Inf. Chacabuco 6	1914	"	
Teniente 1.º	Federico Barahona	Si	No	Rgt. Ferrocarrileros	1914	"	
Teniente 1.º	César Merino	Si	No	Rgt. Inf. Chiloé 16	1914	"	
Teniente 1.º	Edmundo Moncada	Si	No	Escuela	1914	"	Alumno

SUBOFICIALES

GRADOS	NOMBRES	Piloto Aviador	Piloto Militar	Cuerpo donde servía	Año del Curso	Aparato que piloteaba	OBSERVACIONES
Sargento 1.º	Eleodoro Rojas	Si	Si	Escuela	1913	Blériot Sánchez-Besa y Deperdussin	Mecánico
Vicesargento 1.º	Luis O. Page	Si	Si		1913	Blériot; Farman y Sánchez-Besa.	Licenciado
Sargento 1.º	Floridor González	Si	No	Escuela	1914		Alumno
Sargento 1.º	Juan Mancilla	Si	No	Escuela	1914		"
Vicesargento 1.º	Luis E. Castro G.	Si	No	Escuela	1914		"
Vicesargento 1.º	José T. Mendoza V.	Si	No	Escuela	1914		"

Oficiales que han estudiado en Europa

GRADOS	NOMBRES	Piloto Aviador	Piloto Militar	Cuerpo donde servía	Año del Curso	Aparato que piloteaba	OBSERVACIONES
Capitán	Manuel Avalos P.	Si	Si	Escuela	1911	Deperdussin, Blériot y Sánchez Besa	Estudió en las Escuelas: Blériot, Deperdussin y Sánchez-Besa (biplano)
Capitán	Roberto Ahumada	Si	No	Direc. Mat. de Guerra	1911	Morane.	Formándose Piloto por su cuenta en Alemania y enviado por el Gobierno a Francia a Casa Morane.
Teniente 1.º	Tucapel Ponce	Si	No	Escuela	1913	Bréguet, Voisin, Blériot y Sánchez-Besa	
Teniente 1.º	Víctor Contreras G.	Si	No	Escuela	1913	Sánchez-Besa y Voisin	Profesor de Aeronáutica
Teniente 1.º	Amadeo Casarino C.	Si	No	Escuela	1913	Blériot	
Teniente 1.º	Eduardo Molina Lavín	Si	No	Retirado	1911	Blériot y Farman H.	

Suboficiales y Mecánicos que han hecho sus estudios en Europa

GRADOS	NOMBRES	Piloto Aviador	Piloto Militar	Cuerpo donde servía	Año del Curso	Aparato que piloteaba	OBSERVACIONES
Vicesargento 1.º	Juan Verscheure	Si	No	Escuela	1913	Sánchez-Besa y Voisin	Mecánico
Mecánico 1.º	Miguel Cabezas	Si	No	Escuela	1911	Voisin	Mecánico
Mecánico 1.º	Pedro Luis Donoso	Si	No	Escuela	1911	Voisin	Mecánico



CAPITULO III

1915

SUMARIO :

Primer festival aéreo.

Nuevos títulos.

Participación de la aviación en las maniobras.

Ponce y Berguño víctimas de las maniobras.

Tercer curso de alumnos.

Memoria de la Escuela correspondiente al año 1915.

PRIMER FESTIVAL AEREO

El 1.º de Enero de 1915 se efectuó en el Aeródromo de Lo Espejo de la Escuela Militar de Aviación un gran concurso organizado por el Aero Club de Chile a beneficio de las Ollas del Pobre y de las familias sin recursos de los extranjeros que partieron a Europa a combatir por la causa de su patria. Tomaron parte 11 aviadores de los 14 inscritos:

Civiles:

David Fuentes, en Blériot 80 HP.

Luis O. Page, en Sánchez-Besa 60 HP.

Clodomiro Figueroa, en Blériot 80 HP.

Emilio Castro, en Blériot 50 HP.

Militares:

Capitán Enrique Pérez, en Blériot 50 HP.

Teniente Arturo Urrutia, en Deperdussin 80 HP.

Teniente Tucapel Ponce, en Bréguet 100 HP.

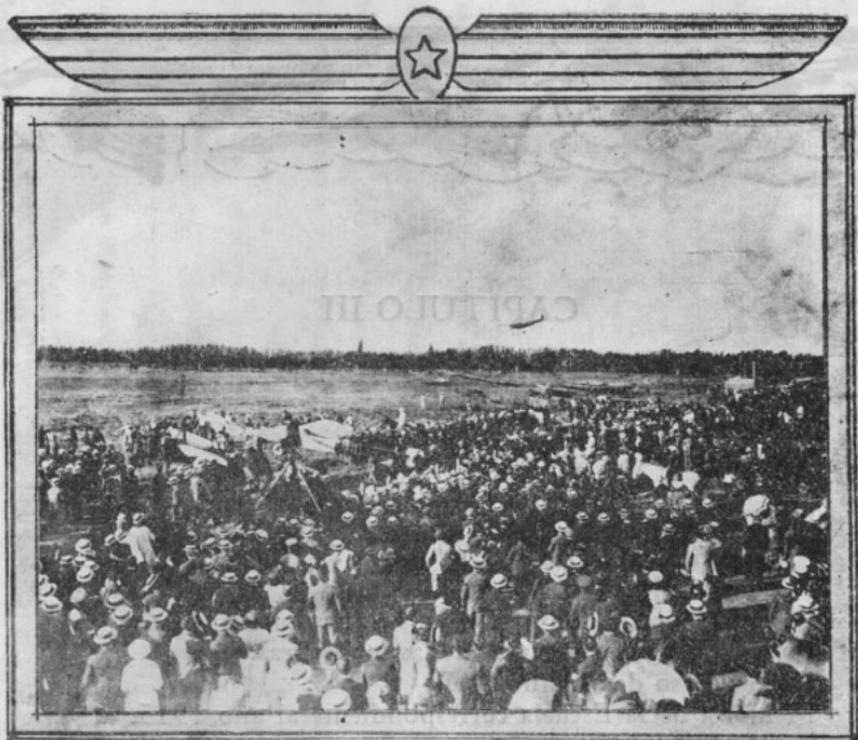
Teniente Federico Barahona, en Blériot 50 HP.

Teniente Víctor Contreras, en Sánchez-Besa 80 HP.

Sargento Eleodoro Rojas, en Blériot 80 HP.

Sargento Juan Verscheure, en Sánchez-Besa 80 HP.

En este concurso, que fué de re-



Los campos de aviación de Lo Espejo, el día del Concurso.

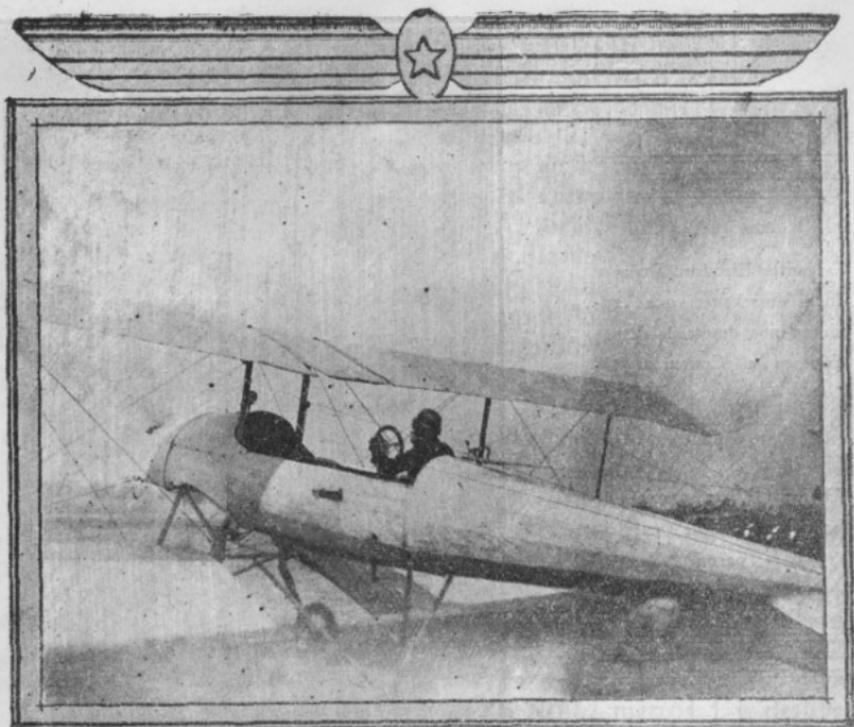
sonancia en la América entera, por las proporciones que tuvo, y en el que quedó de manifiesto la gran pericia y preparación de los aviadores chilenos, se destacaron principalmente, el teniente Ponce, sargento Rojas y Luis O. Page.

El concurso constaba de dos partes: la primera se desarrolló en la mañana y consistió en un raid de 45 kilómetros. Los pilotos, saliendo de la Escuela de Aviación, debían hacer el circuito Chalet Cerro Negro de San Bernardo, Virgen del San Cristóbal y El Bosque. Venció en esta prueba el piloto civil Luis O. Page, que hizo el recorrido en 25 minutos, en

su aparato Sánchez-Besa de 60 HP. Los puestos restantes correspondieron al sargento Rojas, tenientes Urrutia y Ponce, David Fuentes, tenientes Pérez, Contreras y Barahona, Figueroa y sargento Verscheure.

La segunda parte, que fué la principal del concurso, fué presenciada por un público tan enorme que los campos de aviación de Lo Espejo se hicieron estrechos para contenerlo.

A las 4 de la tarde llegó el Presidente de la República acompañado de sus Ministros, y acto continuo se inició la prueba de aterrizaje que consistía en tomar 500



El teniente Ponce, al iniciar un decolaje en el Bréguet 100 HP.

metros de altura, cortar motor y aterrizar lo más cerca posible del centro de un círculo marcado frente a los balcones. Eran consideradas faltas, establecer contacto después de interrumpido el funcionamiento del motor para efectuar la bajada, romper el aparato, etc.

Correspondió el triunfo al teniente Ponce, que en su Bréguet 100 HP., quedó a ocho metros del centro del círculo, siendo entusiastamente ovacionado por la muchedumbre y felicitado por S. E. el Presidente de la República.

El segundo lugar le correspondió a Rojas, que detuvo el aparato a 10 metros del centro del círculo. Figuraron también Figue-

roa, a 26 metros; Page, a 62 metros; Castro y Fuentes.

Continuaron en seguida los vuelos de estilo y acrobacia, destacándose entre los mejores, el ex-sargento Page. En este mismo concurso correspondió al teniente Ponce lanzar tres bombas desde 300 metros de altura, cosa que hizo con tal precisión que cayeron a pocos pasos del blanco marcado en el terreno con una cruz.

Llegada la noche, el público asistente se retiró admirado de la brillante fiesta, consagrada como la primera de las manifestaciones de aviación celebradas en Sud-América.

Sargentos Eleodoro Rojas y
Juan Verscheure, que tu-
vieron una destacada actua-
ción en el Concurso.



Abajo: Vista parcial de
los aviones que partici-
paron



NUEVOS TITULOS

El 1.º de Febrero de 1915, la comisión nombrada por Decreto Supremo G. I. número 6097, de 10 de Junio de 1913 y compuesta por los generales Aristides Pinto Concha, Luis Altamirano y coronel Inspector de Aeronáutica, don Pedro P. Dartnell, extendió los títulos de piloto-aviador, a los siguientes oficiales, que habían cumplido con los requisitos y en los días que a continuación se indican:

Teniente 1.º Federico Barahona, el 11 de Diciembre de 1914.

Teniente 1.º Edmundo Moncada, el 18 de Enero de 1915.

Sargento 1.º Floridor González, el 18 de Enero de 1915.

Sargento 1.º Juan Mancilla, el 18 de Enero de 1915.

Vice 1.º Luis Castro, el 18 de Enero de 1915.

Teniente 1.º Waldo Lira, el 21 de Enero de 1915.

Teniente 1.º César Merino, el 26 de Enero de 1915.

Teniente 1.º Diego Aracena, el 1.º de Febrero de 1915.

Vice 1.º José T. Mendoza, el 16 de Marzo de 1915.

El 2 de Febrero se encontraban listos para optar al título de piloto-militar, los siguientes oficiales:

Del antiguo curso: tenientes Ponce y Contreras (estudios en Europa).

Del curso de 1914: tenientes W. Lira, D. Aracena, F. Barahona, E. Moncada y C. Merino.

Suboficial del antiguo curso:

sargento 2.º Juan Verscheure (estudios en Europa).

Del curso de 1914: sargentos 1.ºs Floridor González y Juan Mancilla y vice 1.º Luis Castro.

El 19 de Febrero, el teniente Tucapel Ponce, inició sus pruebas, ejecutando el triángulo de 200 kilómetros de perímetro. El Bosque - Cartagena - Culitrín - El Bosque. Al aterrizar, de regreso de Culitrín, cumplió la segunda prueba consistente en bajar a motor detenido desde 500 metros de altura, y aterrizar en un círculo de 200 metros de diámetro. Ponce, cuyas cualidades de piloto le habían distinguido en varias ocasiones, cortó la chispa de su motor a 900 metros, y detuvo el avión a 10 metros del centro del círculo.

El 23, ejecutó el viaje recto de 150 kilómetros, sin aterrizar, entre El Bosque y Curicó, cumpliendo con otro de los requisitos, o sea de volar una hora a 1,000 metros de altura. Al día siguiente, y de regreso al Bosque, con la pericia que lo caracterizaba, aterrizó en San Fernando, sin novedad, en el patio de una casa. El 20 de Marzo le era otorgado por Bole-tín, el título de piloto-aviador militar que anhelaba desde mucho tiempo.

El 23 de Febrero, los tenientes Contreras y Moncada iniciaron las pruebas para optar al brevet de piloto-militar, con bastante mala suerte ambos, ya que el primero de los nombrados, mientras hacía

el recorrido Curicó - El Bosque, tuvo que aterrizar por falta de aceite. Al decolar nuevamente, y debido al fuerte viento sufrió una caída de 5 metros más o menos, destruyendo por completo el Sánchez-Besa 80 HP. que pilotaba.

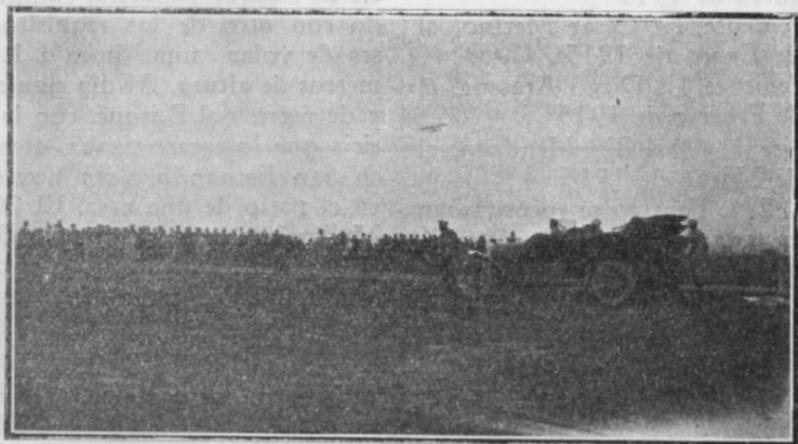
El teniente Moncada, cuando efectuaba sus pruebas, por una equivocación no hizo funcionar la bomba de bencina que pasaba del estanque posterior al delantero, el cual una vez vacío produjo la detención del motor. El mencionado oficial trató de planear hasta la cancha de Culitrín pero no alcanzó a llegar y tocó tierra en un potrero arado y cubierto de pasto alto, lo que ocasionó el capotaje del avión.

El sargento Verscheure, a su vez, se vió obligado a aterrizar, el 25 de Febrero, en San Fernando, debido a una falla de la plancha soporte del demultiplicador. Este suboficial, había iniciado las

pruebas para optar al título de piloto militar, el 20 de Febrero, ejecutando con corrección el raid Escuela - Cartagena - Culitrín - Escuela. El 23 voló hasta Curicó y cuando regresaba al Bosque, se vió obligado a aterrizar en San Fernando, por la razón expuesta anteriormente. El 14 de Marzo, pudo terminar satisfactoriamente con esta prueba, volando durante todo el trayecto sobre 1,600 metros. Algunos días después y junto con su compañero el sargento 1.º F. González Avendaño, recibía su título de piloto-militar aviador.

Con fecha 4 de Marzo los tenientes Lira, Aracena, Barahona y Merino, fueron destinados a sus respectivas unidades, habiendo sólo obtenido el título de pilotos-aviadores.

A las 10.30 de la mañana, del 12 de Marzo, el sargento Eleodoro Rojas, sufrió un accidente mientras efectuaba un vuelo de ensayo en el monoplano "Punta



Durante algunas pruebas en el aeródromo "El Bosque". Nótese la presencia del numeroso público que asistía a los vuelos.

Arenas", propuesto en venta por el señor Félix Copetta, a la Escuela de Aviación. A consecuencia del accidente, el piloto sufrió la fractura del reborde del maxilar superior, y otras heridas graves que más tarde lo imposibilitaron para seguir su carrera. Digna de elogio y de ejemplo ha sido la perseverancia de este suboficial que a pesar de haber sufrido graves accidentes en aviones de su propiedad, el entusiasmo lo ha llevado hasta gastar sus últimos

ahorros por la noble causa de la aviación.

El 20 de Marzo, recibió su título de piloto-aviador el vicesargento 1.º José T. Mendoza Villegas, quién había cumplido con las pruebas exigidas el 16 del mismo mes.

Se acercaba la fecha de las Grandes Maniobras Militares, de Abril, y era preciso que la Aviación tomara, por primera vez, parte activa.

PARTICIPACION DE LA AVIACION EN LAS MANIOBRAS

La aviación dividió sus elementos en dos escuadrillas, la una roja, al mando del capitán Manuel Avalos, cuyo cuartel general era Linares (Norte), y la otra azul, bajo las órdenes del capitán Enrique Pérez L., que debía encontrarse concentrada

en San Fernando el 1.º de Abril. Cada escuadrilla constaba de 5 aparatos con los elementos necesarios de transporte y reparaciones. Había, además, un Depósito General, al mando del teniente 1.º Amadeo Casarino, que funcionó en San Rafael, y destinado a efec-



Auto-taller Delaye en que se transportaba los repuestos más indispensables para efectuar reparaciones de urgencia.

tuar reparaciones rápidas, para lo cual contaba con un auto-taller Delaye de 34 HP.

AZULES

Escuadrilla Norte

Personal

Jefe de Escuadrilla, capitán Enrique Pérez Lavín.

Ayudante, teniente Aníbal Mujica.

Piloto militar, teniente 1.º Tupapel Ponce.

Piloto aviador, teniente 1.º Edmundo Moncada.

Mecánico 1.º Miguel Cabezas.

Mecánico 2.º Conrado Schudeck.

Piloto-aviador, sargento 1.º Floridor González.

Piloto-aviador, vicesargento 1.º Luis Castro G.

Practicante, Belisario 2.º Soto.

Sargento 2.º Guillermo Latorre.

Sargento 2.º Juan Opazo.

Cabo 1.º Alejandro Bosso.

Chofer, soldado Domingo Concha.

y 10 soldados.

Material

1 Autocamión.

2 carros remolque Blériot de tracción animal.

1 carro remolque Bréguet de tracción animal.

Aeroplanos

1 Bréguet 100 HP.

1 Bréguet 80 HP.

2 Blériot Tandem 80 HP.

1 Blériot 50 HP.

ROJOS

Escuadrilla Sur

Personal

Jefe de Escuadrilla, capitán Manuel Avalos P.

Ayudante, teniente 1.º Augusto León P.

Piloto militar, teniente 1.º Arturo Urrutia.

Piloto militar, teniente 1.º Armando Urzúa L.

Piloto militar, teniente 1.º Víctor Contreras.

Piloto militar, sargento 1.º Juan Mancilla.

Piloto militar, vicesargento 1.º Juan Verscheure.

Mecánico 1.º, Luis Donoso.

Mecánico 2.º, José M. Navarrete.

Sargento 1.º, Manuel Marchant.

Vicesargento 1.º, José T. Mendoza.

Vicesargento 1.º, Diomedes Ramírez.

Carpintero 1.º, José S. Aranda.

Sargento 1.º, Abel Morales.

Cabo 1.º, Filemón Lizana.

y 9 soldados.

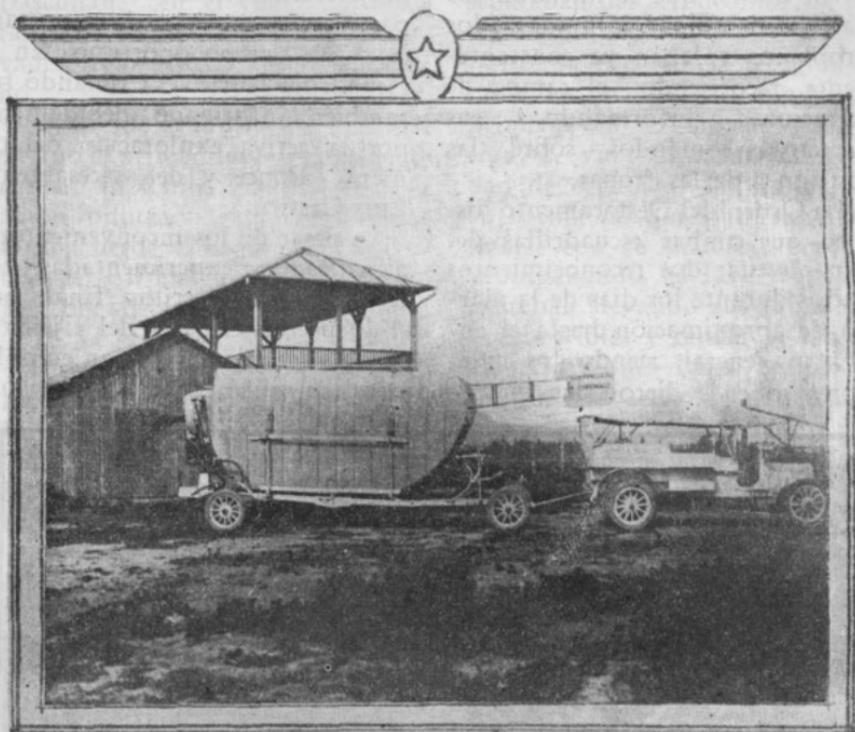
Material

1 carro transporte Blériot, de tracción animal.

Aeroplanos

2 Sánchez-Besa 80 HP.

1 Deperdussin 70 HP.



Carro remolque Blériot de tracción automóvil.

- 1 Blériot 80 HP.
- 1 Blériot 50 HP.

Con el objeto de probar el material de transporte, se dispuso que la escuadrilla del capitán Pérez Lavín se dirigiera a San Fernando por tierra y por sus propios medios. La escuadrilla zarpó de la Escuela en la madrugada del 26 de Marzo y efectuó en cuatro jornadas el trayecto de 120 kilómetros, no sin haber salvado obstáculos naturales del terreno, en especial en la Angostura de Paine, donde había un estero sin puente.

El Domingo 29 de Marzo, a las tres de la tarde, la escuadrilla llegó a San Fernando, con su material sin novedad. Sin embargo, a causa de la carencia de hangares, un Bréguet acampado a la intemperie, se volcó por una ráfaga de viento, y los demás aparatos tuvieron que sufrir las inclemencias de la lluvia y de la escarcha.

La otra escuadrilla, comandada por el capitán Avalos, partió el 1.º de Abril, por ferrocarril, en dirección a Linares.

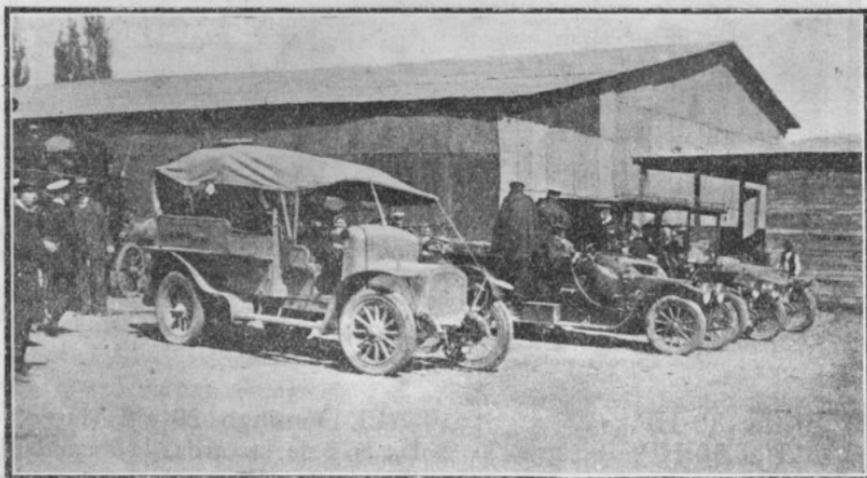
El montaje de aeroplanos se hizo rápidamente, y el 6 de

Abril, día en que se iniciaron las marchas de ambas columnas, los aeroplanos volaban ya constantemente, recorriendo el campo de operaciones e informando a sus respectivos comandos sobre las posiciones de las tropas.

La Orden del Destacamento dispuso que ambas escuadrillas debían efectuar dos reconocimientos diarios durante los días de la marcha de aproximación hasta el encuentro general, siendo los aviadores quienes dieron las mejores do

proporcionaron al Comando del partido rojo noticias de importancia y en tiempo oportuno. En la escuadrilla Norte, el Comando fué también informado debidamente por la activa exploración del teniente Ponce y del vicesargento Luis Castro.

A pesar de los inconvenientes y dificultades experimentadas, se reconoció en la crítica final, por el Inspector General del Ejército, que los aeroplanos habían cumplido con su misión.



Primeros automóviles de dotación de la Escuela de Aeronáutica.

informaciones sobre la situación táctica, a pesar de los accidentes que se produjeron, debido a las pocas y malas canchas de aterrizaje, no pudiendo, las escuadrillas, rendir el máximum de trabajo eficaz que hubiera sido de desear.

Sin embargo, las exploraciones ejecutadas por los tenientes aviadores militares, Arturo Urrutia y Armando Urzúa, respectivamente,

Las exploraciones continuaron el 6 y 7 de Abril, fecha en que tuvieron lugar los encuentros de tropa.

En la mañana del 7, en circunstancias que el teniente Tucapel Ponce, efectuaba el viaje aéreo San Rafael - Curicó, sufrió un accidente mortal en el fundo "Cerrillo de los Triángulos", de propiedad de don Vicente Anibal

Bascuñán, en el cual encontró también la muerte el oficial observador, teniente 1.º Emilio Berguño.

El día de la muerte de Ponce se efectuó el primer vuelo militar nocturno en Chile, decolando un avión pilotado por el teniente Urzúa desde el campamento neutral de San Rafael. El vuelo duró una hora y media.

El 11 se puso término a las maniobras con un desfile, mientras los tenientes Urzúa, Contreras, Urrutia, Moncada, y los sargentos Verscheure y Mancilla, hacían evoluciones simultáneamente sobre las tropas formadas.

Una vez terminado el desfile, el material de vuelo fué desarmado y transportado por ferrocarril al Bosque. El teniente Contreras, pilotando un Sánchez-Besa, regresó por la vía aérea, cubriendo los 300 kilómetros que le

separaban del aeródromo, sin contratiempo alguno.

Por la experiencia recogida durante las maniobras, donde por primera vez se empleaba la aviación, se vió claramente la necesidad de organizar las Escuadrillas en forma tal que pudieran movilizarse con su material rodante, acompañando a las tropas que marchan llevando sus lubricantes, combustibles y repuestos tan adelantados como fuera posible, para que los aeroplanos destacados pudieran aprovisionarse y auxiliarse en tiempo oportuno, en las cercanías de sus propias tropas.

El Comando en Jefe de las tropas, al referirse sobre la actuación de la aviación en las maniobras, dijo en su crítica: "Este servicio por primera vez usado en nuestros ejercicios de campaña, correspondió, dentro de las deficiencias de medios materiales y de su empleo,



Tenientes Urrutia y León, en el Deperdussin.

a su misión. Las primeras y únicas noticias obtenidas por los Comandos Superiores sobre la ubicación y dirección de las marchas de los ejércitos enemigos se debieron a las escuadrillas de aeroplanos. Los motivos que no permitieron que las escuadrillas desarrollaran durante todo el curso de las maniobras la misma provechosa actividad, se deben a múltiples causas, unas provenientes del material y otras de las instrucciones deficientes recibidas por los pilotos. Las expresadas causales se pueden resumir como siguen:

- a) Radio de acción muy limitado de los aparatos un tanto antiguos que posee la Escuela. Para la exploración a larga distancia, en los preliminares de una guerra, 200 a 300 kms. apenas si representan una parte de lo que tiene que recorrer el piloto para llegar hasta los grandes núcleos del enemigo.
- b) La necesidad de emplear observadores capaces de dirigir prác-

ticamente al piloto y de apreciar correctamente las unidades vistas.

- c) Empleo de medios que hagan más efectiva y rápida la comunicación entre el aeroplano y el Comando.
- d) Misiones concretas, en cada día, en la misma forma que se han recomendado para las patrullas de caballería. En las maniobras pasadas, a causa de haber sido empleados los aeroplanos por primera vez, los Comandos se olvidaron a menudo de ellos. Una de las escuadrillas operó hasta el término de las maniobras con las instrucciones que se le dieron el primer día.
- e) Necesidad de tomar en cuenta el radio de acción de los aparatos, al señalarles su misión. Hubo tareas que requerían un recorrido de 500 a 600 kilómetros para ser cumplidas y los aparatos apenas si podían dejar atrás una distancia máxima de 150 kilómetros y otros tantos para regresar.
- f) Obligación de tener presente las instrucciones superiores sobre las



Teniente Urrutia y capitán Pérez Lavín, participantes en las maniobras.

horas en que se deban efectuar los vuelos, para reducir en lo posible los accidentes. g) Los Comandos de Ejército no deben olvidar que el servicio de aeronáutica requiere la disciplina más absoluta, la cual debe mantenerse a toda costa, cuando las escuadrillas se desligan de la autoridad central, para incorporarse a las unidades del Ejército. Esa disciplina es la única que

puede asegurar el éxito de las exploraciones y reducir los accidentes”.

La aviación chilena se había desempeñado por vez primera en el campo de batalla, y obtuvo un nuevo honroso triunfo; pero la fatalidad también acechaba, y eligió a dos preparados oficiales como tributo de ofrenda: Ponce y Berguño.

PONCE Y BERGUÑO, VICTIMAS DE LAS MANIOBRAS

En los momentos en que el Ejército, dedicado a maniobras, el 7 de Abril de 1915, manifestaba su progreso y la eficacia de su instrucción y disciplina, un suceso luctuoso cubría de crespones sus estandartes y extendía en todo el país la noticia de la muerte de dos jóvenes y brillantes pilotos, víctimas del celo cumplimiento de su deber.

Un biplano Bréguet, ocupado de las exploraciones militares que impone la guerra moderna, sufrió un accidente y precipitó al piloto, teniente Tucapel Ponce y al oficial explorador, teniente Emilio Berguño, desde gran altura. Bastaba la lacónica noticia para llorar la pérdida de dos perfectos soldados, esperanza del Ejército y del país. Perteneían a la entusiasta y aguerrida pléyade de oficiales que han dado a la Escuela de Aviación de Lo Espejo el prestigio fundado que tiene en el mundo de la aviación militar, por haber sido la primera y la más perfecta que surgiera en Sud-América y por

la constante y certera dirección que se logró imprimirle.

A las 11.30 del 7 de Abril, el Bréguet 100 HP., había aterrizado en el campo neutral de San Rafael para proveerse de bencina, elevándose luego para continuar investigando la situación del partido rojo en el Sector San Rafael-Curicó. A las 12.15, y mientras cumplía con su misión, a 900 metros de altura, parece que el motor falló, motivo por el cual Ponce picó su máquina para aterrizar, eligiendo para el caso un potrero en el fundo “El Triángulo”, de propiedad del señor Bascuñán; pero un fuerte viento Sur le impidió hacer la maniobra con felicidad, como tantas veces lo había hecho, precipitando al Bréguet en rápida caída.

La habilidad y el valor de que siempre dió pruebas no le faltaron, pero la naturaleza lo venció.

El capitán Enrique Pérez Lavín, Comandante, durante las maniobras, de la escuadrilla Norte, afecta al Comando de la segunda División, se trasladó en el acto al

lugar del accidente y procedió, en compañía de los mecánicos Miguel Cabezas y Conrado Schudeck, a extraer los cuerpos de las víctimas y a examinar los restos del aparato, en especial los cables de comando de las alas y timones. Todos estaban intactos, y la posición recogida de los brazos contra el pecho del piloto, con las manos fuertemente asidas al volante de comando, demostraba el esfuerzo inútil hecho sobre el timón de profundidad. El aparato había comprometido su estabilidad longitudinal y se encontraba en la situación que los franceses llaman "engagé", siendo su caída motivada por pérdida de velocidad (Spin). Es interesante saber que la manera de recuperar el vuelo normal de un avión que cae en "spin" sólo se conoció en Chile, con la llegada del mayor señor Frank Scott en 1920.

Ponce y Berguño murieron instantáneamente, pues quedaron destrozados hasta el extremo de no reconocérseles sino por el uniforme. El golpe fué tan recio que el motor se enterró casi por completo en el suelo.

La hora precisa de la catástrofe ha podido apreciarse matemáticamente, pues el reloj que llevaba el piloto, detuvo su marcha marcando las 12 en punto, hora peligrosa, según muchos aviadores de esa época, por ser frecuentes los remolinos de aire.

Ponce gozaba de las más sinceras simpatías y sus vuelos habían provocado repetidas veces la admiración de los espectadores.

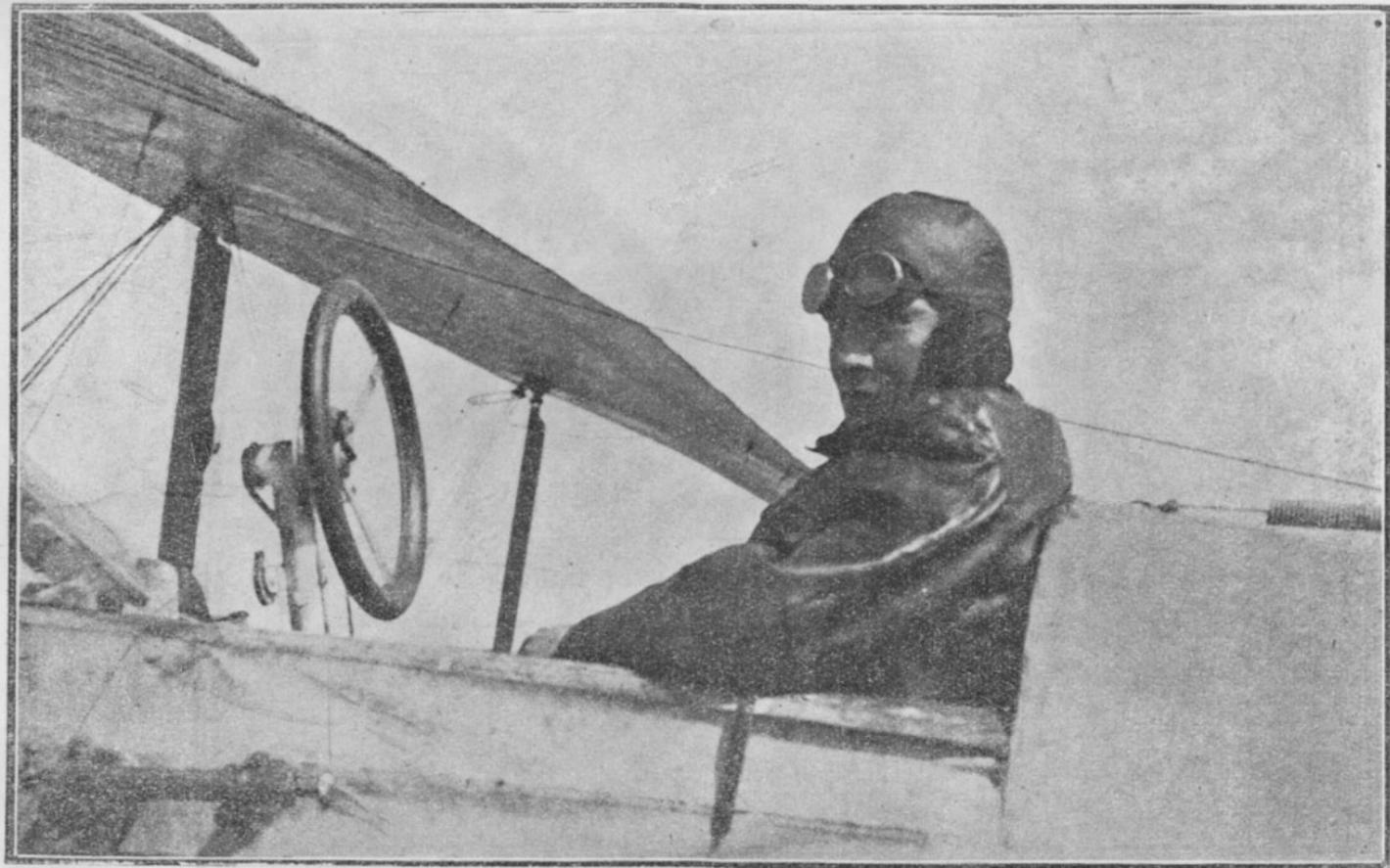
No menos sentida fué la muerte de su compañero Emilio Berguño, inteligente, instruído y contraído al trabajo como pocos. Cabe mencionar que Berguño tuvo resistencia de parte de su familia para ingresar a la Escuela de Aviación, en calidad de alumno. Su entusiasmo lo hizo inscribirse como observador en las maniobras, encontrando la muerte en su primer vuelo.

Los despojos mortales de estos jóvenes héroes, fueron conducidos a Molina, cuyo homenaje, dentro de las reducidas proporciones que le imponían las circunstancias, asumió los caracteres de una verdadera apoteosis.

Desde Molina los restos fueron enviados por ferrocarril a Santiago. En el Cementerio General hicieron uso de la palabra, entre otros, los Ministros de Industria y Obras Públicas, don Cornelio Saavedra, en representación del Gobierno; capitán Luis Cabrera Gana, teniente Tobías Barros, por el Regimiento de Artillería Tacna N.º 1; teniente Oscar Fenner, por la Escuela Militar; don Armando Venegas, don Héctor Arancibia Lazo, don Samuel Fernández Montalva, que declamó una inspirada poesía; el capitán Figueroa y otros.

A continuación se reproducen los discursos de don Cornelio Saavedra y del teniente 1.º Oscar Fenner, que en inspiradas palabras hicieron resaltar las nobles cualidades de los extintos.

Discurso de don Cornelio Saavedra:



Tte. 1.º Tucapel Ponce Arellano que encontró trágica muerte en circunstancias que piloteaba un Bréguet 100 HP., durante las maniobras de Abril de 1916.



Teniente Emilio Berguño Meneses, observador del avión que piloteaba el Teniente Ponce,
y que encontró también trágica muerte.

“Niños aún, cuando apenas tocaban los umbrales de la juventud y el porvenir les sonreía con las primicias de una carrera, iniciada bajo los más honrosos y felices auspicios, cayeron de lo alto; pero cayeron envueltos en los girones del avión, desde ese instante convertidos en los cendales de la inmortalidad y de la gloria.

“Es ciertamente doloroso que los esfuerzos militares del país y las severas exigencias que la guerra moderna impone hoy a todos los países civilizados, lleguen a colocarnos en situación de exponer a nuestra juventud a tan tremendos sacrificios; pero no es menos cierto que en la historia de las naciones, como en la vida individual, la grandeza de los actos, civiles y militares, se mide por la magnitud de los peligros afrontados.

“Tucapel Ponce y Emilio Berguño, el temerario piloto y el instruido teniente, no han consumado, señores, un sacrificio estéril, como la semilla que cae en tierra ingrata. Sus nombres gloriosos quedarán escritos desde hoy en el libro de oro de la gratitud nacional y su heroica muerte servirá de ejemplo a las nuevas generaciones para enseñarles la ley sublime del sacrificio silencioso e inconcluyente en aras de la Patria”.

Discurso del teniente 1.º Oscar Fenner M., a nombre de la Escuela Militar:

“La Escuela Militar, cuya honrosa representación, traigo hasta la tumba de los dos mártires caídos en el celoso cumplimiento del deber, se siente herida en el corazón. Dos de sus hijos, alejados apenas del hogar común, plenas sus almas nobles de los más altos ideales, han caído, desde aquella misma altura a que tendieran sus anhelos, con la vista siempre arriba, serena y plácida la expresión de sus rostros bañados con sangre de héroes.

Ayer no más llegaban Tucapel Ponce y Emilio Berguño a los severos claustros de la Escuela Militar a incorporarse en la senda del honor y del deber y a aprender a convertir en un culto su vida de profesionales y de ciudadanos y ¡qué contraste sublime y pavoroso presenciamos ayer tarde, señores, cuando les vimos llegar de nuevo al antiguo hogar con sus cuerpos destrozados, para incorporarse bajo ese mismo techo, en el cortejo divino de los mortales!

La muerte heroica de estos dos oficiales

viene a plegar la bandera de la Patria en la media asta de los duelos nacionales: de uno al otro confín de la República se ha producido un estallido de dolor unánime y un estremecimiento consternado ha dominado también más allá de las fronteras. El Ejército de maniobras que compartía con ellos, los héroes, los rigores de la vida de campaña, sufre en esta hora la sensación de un cruel desgarramiento, pues ese Ejército tuvo que sentir más de cerca el peso angustioso del derrumbe brutal, que como una manifestación injusta y fiera de la suerte, vino a cortar las alas en tiempo prematuro a aquellos espíritus de ciencia servidos por corazones de acero.

Y, en medio de la universal explosión de sentimientos que veo manifestarse en las lágrimas que asoman, cansados los párpados de contenerlas, ignoro qué habré de decir de las emociones profundas que me toca compartir al traer el homenaje de la Escuela a la tumba de los camaradas. Difícil hasta lo indecible es para el amigo íntimo de los dos caídos, para el compañero Tucapel Ponce, la tarea que se ha impuesto, porque, bien sabéis, que al sollozo no puede dársele ninguna traducción.

El nombre de Ponce corría en alas de la fama y tenía conquistado ya un lugar prominentemente en las regiones de la justa popularidad. Cabe recordar en esta ocasión solemne la proeza inimitable que realizara en Francia, cuando, durante uno de sus vuelos, explota el motor y luego envuelto entre llamas el cuerpo y las alas del aparato, afronta el piloto la lucha denodada de los elementos coaligados del fuego y el abismo, los domina hasta vencerlos y luego aterriza de modo irrefragable en medio del estupendo asombro de maestros y espectadores, quienes, por una natural asociación de ideas habrían de pensar en el lustre de la raza a que perteneciera aquel muchacho admirable.

Bajo una sonrisa inalterable, velada de cierto aire de tristeza y despreocupación, existía un alma ruda que parecía contrastar con el aire bondadoso y suave de su fisonomía.

De un carácter sin igual, su presencia en los círculos de camaradas y amigos fué siempre recibida con intenso júbilo; pertenecía a aquella categoría de hombres que tienen el raro privilegio de prodigar simpatías y despertar cariños, realzadas estas prendas por un trato delicioso en que abundaban las salidas salpicantes de ingenio. Era de los que no



El Teniente Ponce, en el Bréguet, en que encontró su muerte, momentos antes de emprender un vuelo con uno de sus hermanos.

entendía la amistad sin abnegación y nunca, los que fuimos sus amigos, encontramos en él otra cosa que hidalguía y generosidad sin límites.

Jamás hizo gala de su gran pericia, ni se jactó de su gran valor; poseía la imperturbable modestia que sólo es patrimonio del mérito verdadero.

Había llegado a creerse que aquel muchacho rubio, aquel temerario piloto era invencible y que ni las inclemencias de la atmósfera, ni las imperfecciones de la máquina, esos dos implacables enemigos de los dominadores del aire, serían capaces de derribarlo y que hasta el desfallecimiento físico—el otro enemigo no menos formidable—habría de rendir su tributo de impotencia a esa contextura vigorosa.

Y así fué como ese paladín supo luchar hasta el momento psicológico del terrible aplastamiento; así lo están probando sus brazos encogidos, sus manos crispadas, apretando las palancas de su aparato, después de haber cerrado todas las llaves, una a una, en su caída veloz de cóndor herido por el rayo de la muerte.

Ha caído también para siempre Emilio Berguño, el que tenía, como buen hijo, el corazón abierto a las emociones más puras y tiernas; como compañero, la mano lista para todas las lealtades; como oficial el que supo armonizar la bondad con la rectitud inflexible de su acabado temple militar.

No se encontraba Berguño, ciertamente, entre los que, con sólo mantenerse siempre en actitud de pasividad contemplativa, conquistan así, tan sin esfuerzo, sin hacer el mal, pero tampoco sin hacer el bien, el calificativo de buenos; no, Berguño era un hombre de bien porque era un luchador potente, porque tenía ideales orientados como la ruta que recorre el sol, y porque ponía al servicio de ellos la abnegación como divinidad y la laboriosidad incesante como ley. Era la más perfecta encarnación del hombre soldado, que tiene por principal atributo la dedicación de todas sus energías a la actividad de su sagrado ministerio.

La aviación lo atraía, lo llamaba, lo deslumbraba hasta casi enloquecerlo y el incorporarse a ella fué su ambición ardiente desde que ingresó como oficial a las filas del Ejército. Pero, ante los ruegos de su madre a quien nunca contrarió, hubo de renunciar a sus proyectos. Parece, señores, que tan sólo las madres poseyeran el don extraordinario de concebir proféticas visiones en lo que atañe al porvenir de sus hijos, y ¡quien sabe! si ello era la causa del dolorido acento con que exigiera a su hijo la promesa de renunciar irrevocablemente a sus empeños por incorporarse a la aviación.

A pesar de todo, debía sentir en las maniobras, despertarse con más fuerzas su entusiasmo, y era Berguño de esos caracteres tenaces que necesitan explayarse en sus propios

anhelos, y conteniendo seguramente las palpaciones gozosas de su pecho, con insistencia suplicante consiguió la brillante comisión de oficial observador, ya que un vuelo aislado no significaba quebrantar la fidelidad de su promesa; y subió al aparato que debía quitar tan prematuramente la vida a ese niño por sus 19 años, a ese hombre por la calidad de sus aspiraciones, por su viril precocidad; a ese niño que cual ninguno, hacia de su profesión un apostolado ejemplarizador; a ese niño para quien el estudio era su mejor deleite.

Consumado ya el sacrificio, apagado el aliento de los queridos camaradas y revueltos sus despojos de tragedia con los jirones que restaron de la traicionera máquina, sentimos nuestras almas bajo el dominio de sensaciones de eminencia, de orgullo patrio, inefables y consoladores; sentimos nuestro espíritu más firmemente penetrado de su fe de militar y de su fe de ciudadano. Es que los tenientes Ponce y Berguño, al legarnos con proyecciones eternas su lección vigorizante de valor y sacrificio, nos han señalado el camino que siguen los héroes para llegar a la inmortalidad marcado esta vez por las estrellas de las banderas enlutadas que cubrían sus cuerpos mutilados.

Despojados los mártires de su misera envoltura terrenal, recoja la Historia sus nombres para imprimirlos en sus páginas más preciadas, asciendan sus espíritus de región en región hasta perderse en el seno de Dios, tóquese llamada a los que le precedieron en el camino del martirologio, y así, en excelsa caravana, escoltados durante las primeras etapas por los cóndores y las águilas del cielo, vayan a ocupar el puesto de los héroes y torne en seguida desde la más augusta de las elevaciones, convertida en esencia y llamada, la sublimidad de sus almas, a hacer más impecable la pureza inmaculada de la bandera de Chile, a mitigar el llanto de dos madres y a confortar el corazón de los que seguimos la santa peregrinación del servicio de la Patria.

El 11 de Abril, día en que se puso término a las maniobras, la aviación estuvo a punto de lamentar la pérdida de uno de sus miembros y el Ejército a otro. Al respecto, refiere "La Alianza" de Curicó que a las 11 y cuarto de

la mañana subieron al monoplano Blériot 80 HP. "Sargento Rebolledo", el oficial observador teniente Peña y el piloto, sargento Castro. Al hacer funcionar el motor, poniendo la hélice en movimiento, se notó que el tubo de alimentación de bencina estaba tapado, lo que, visto a tiempo, pudo arreglarse antes de la partida.

A las 11 y media A. M., el piloto se elevó en muy buenas condiciones, ejecutando algunos vuelos alrededor del campo de la Granja, con el objeto de probar el buen funcionamiento del motor. En una de estas evoluciones, y cuando el aparato iba más o menos a 20 metros de altura, el motor empezó a ratear y concluyó por detenerse. El piloto Castro trató de hacer un viraje rápido para volver al campo de aterrizaje, pero el aparato no obedeció a los timones. Todo esto ocurrió a los aviadores cuando volaban a la altura ya dicha y sobre la viña de don Rodolfo Espinoza. A pesar de los esfuerzos del piloto el aparato siguió descendiendo y antes de chocar con el suelo, el observador teniente Peña hizo desesperados esfuerzos por dejarse caer tanto que cortó la correa con que iba sujeto al avión, y se lanzó a tierra, cayendo sin causarse la menor lesión desde una altura de 4 a 5 metros. Castro en tanto no abandonó los timones y viendo que iba a encontrar una muerte segura en un canal que había a pocos metros, de un golpe de timón hizo recuperar a su máquina su posición de vuelo logrando "apanquearla". Con la violencia

de la maniobra, el avión se volcó completamente, dejando debajo al piloto. Castro sufrió un golpe en

la cabeza, pero felizmente su casco de aviador y la capota del aparato lo protegieron.

TERCER CURSO DE ALUMNOS

En Abril de 1915, los pilotos aviadores del 2.º Curso habían regresado a sus Cuerpos.

Por D/S. P1 N.º 305, del 13 de Marzo del mismo año, el capitán Avalos dejó de ser Comandante interino de la Escuela Militar de Aeronáutica y continuó en ella como oficial de planta. En su reemplazo, el Inspector de Aeronáutica, coronel don Pedro Pablo Dartnell, nombró al mayor de Ar-

tillería, don Carlos Lira Quintanilla, quién se encontraba de guarnición en La Serena.

El 2 de Mayo se presentaron a examen de admisión los candidatos del Tercer Curso. De todos ellos fueron aprobados y nombrados alumnos los siguientes oficiales: teniente 1.º Darío Aguirre Bernal, de Caballería; tenientes 2.os Armando Cortínez Mujica, de Infantería; Dagoberto Godoy



Mayor Don Carlos Lira Quintanilla, que pre-
cedió al capitán Avalos en la Dirección de
la Escuela de Aviación.

Fuentealba, de Ingenieros; Emilio Brandemberg Pacheco, de Caballería; y Augusto Magnan Varas, de Infantería; y los siguientes suboficiales: Máximo Alvarado, Filemón Lizana, Andrés García, Lorenzo Hermosilla, Juan López, Juan Yáñez, José Lagos, Abel Morales y Alejandro Bosso.

Con fecha 17 de Junio se iniciaron las actividades de este tercer Curso de alumnos que, además de los oficiales chilenos, contó con dos distinguidos oficiales comisionados por el Gobierno uruguayo, los tenientes Juan Boizo Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva.

Los alumnos volaron al principio como pasajeros de los pilotos militares. Practicaron diariamente en los aparatos de instrucción, pasando muy luego del período de rectas por el suelo, al de vuelos a baja altura sobre el Aeródromo. El capitán Avalos vigilaba la instrucción práctica y ensayaba siempre los aparatos antes de entregarlos a sus alumnos.

Al iniciarse las actividades de vuelo, la Dirección de la Escuela informó a la Superioridad sobre el estado del material, fecha de su adquisición y horas de funcionamiento de sus motores.

MARCA	Potencia	NOMBRE	Fecha de adquisición	Horas de marcha
Deperdussin	70 HP.	Emisario Estay	1912.	25 h. 33'
Voisin	70 HP.	Sargento Robles	1912.	4 h.
Blériot Tandem	80 HP.	Guerrillero Coronado	29 5 913.	23 h. 86'
Blériot Tandem	80 HP.	Primero Rebolledo	29 5 913.	112 h. 25'
Blériot	50 HP.	Sargento Montero	29 5 913.	73 h. 21'
Blériot	50 HP.	Cabo Martínez	29 5 913.	59 h. 33'
Bréguet biplano	80 HP.	Soldado Cortéz	24 6 913.	21 h. 36'
Sánchez-Besa	80 HP.	Primero Urrutia	3 11 913.	35 h.
Sánchez-Besa	80 HP.	Primero Silva	10 12 913.	35 h. 16'



El Deperdussin "Emisario Estay"

Oficiales uruguayos, alumnos del
Curso de 1915 de la Escuela de
Aviación, tenientes Boizo Lanza y
Sáenz Lacueva.



En Junio se dieron de baja en la Escuela a los tenientes 1.ºs Augusto León y Edmundo Montada, pasando a servir al Regimiento de Caballería "Coraceros" N.º 4 y a la Comandancia de Armas de Mulchén, respectivamente.

Por D/S. P 1 N.º 1247, de 6 de Agosto de 1915, el teniente señor Arturo Urrutia, que tantos buenos recuerdos dejó en la Escuela, fué destinado al Regimiento de Artillería Chorrillos N.º 3, a fin de preparar su examen de promoción.

Por este mismo Decreto se dió de alta al Teniente 1.º don Aníbal Mujica Baeza, pasando a prestar sus servicios como Ayudante de la Escuela de Aviación, y dejando de pertenecer al Grupo de Artillería "General Borgoño".

El 19 de Septiembre en la Revista del Parque Cousiño el aviador civil señor Fuentes y los Sargentos Castro, en Deperdussin, y Mancilla, en Blériot, volaron ejecutando arriesgadas maniobras mientras el resto del personal de la Escuela era aplaudido al desfilar con el material de aviación, frente a las tribunas presidenciales del Parque.

Considerando que por el excesivo uso se había disminuído bastante la potencia de los motores, las pruebas del brevet se redujeron a efectuar dos trayectorias en forma de ocho y aterrizar dentro de un círculo de 100 metros de diámetro.

El 6 de Octubre de 1915 pasaron su brevet de piloto-aviador los



Grupo de oficiales en que aparecen los alumnos del tercer Curso de la Escuela de Aviación. De pie. De izquierda a derecha: Ttes. Casarino, Godoy, Cortínez, León, Mujica, Avalos, Brandemberg, Contador Ovalle y Tte. Contreras. Sentados: Magnan y Darío Aguirre.

tenientes Aguirre, Cortínez, Godoy y Magnan.

El 9 de Octubre, el teniente 1.º Amadeo Casarino Candia, fué destinado a su Regimiento de origen, el "Arica" N.º 2, a fin de preparar su examen para capitán.

El 8 de Noviembre, los tenientes Brandemberg, Boizo Lanza, Sáenz Lacueva y los sargentos García y Morales, obtuvieron sus títulos de pilotos-aviadores.

Durante los meses de Enero y Febrero del 16, los sargentos Lizana, Yáñez, Lagos, Alvarado y Bosso, obtuvieron los suyos.

A principios de Diciembre, tuvieron lugar los exámenes teóricos de los candidatos a pilotos militares, ante una comisión compuesta del Comandante Hinojosa, de

Ferrocarrileros; mayor Carlos Lira de la Escuela de Aviación; y profesores respectivos, tenientes Contreras, de Aeronáutica y motores de explosión; Arriagada, de Telegrafía; y señor Andrade, de Mecánica.

Fueron aprobados todos los alumnos, pero se distinguió por sus notables conocimientos, el oficial uruguayo teniente Boizo Lanza, que mereció las más vivas felicitaciones del señor Comandante Lira y del resto de la comisión. A Boizo le correspondió ser más tarde uno de los pocos oficiales sudamericanos que comandó una escuadrilla francesa durante la Guerra Europea.

En esos días hizo una visita a la Escuela, el Ministro Plenipo-

tenciario del Uruguay, Excmo. señor Cuestas, acompañado del general Pinto Concha y del Inspector de Aeronáutica, y se impuso con satisfacción del brillante aprendizaje que habían hecho los oficiales uruguayos.

Durante el año realizaron las pruebas del brevet militar en forma correcta, los sargentos Castro y Mancilla. El 7 de Noviembre obtuvieron sus títulos de pilotos militares.

A mediados y fines de Octubre fueron agregados al tercer Curso los tenientes Diego Aracena, Federico Barahona, César Merino y Julio Torres, con el objeto de preparar las pruebas que los

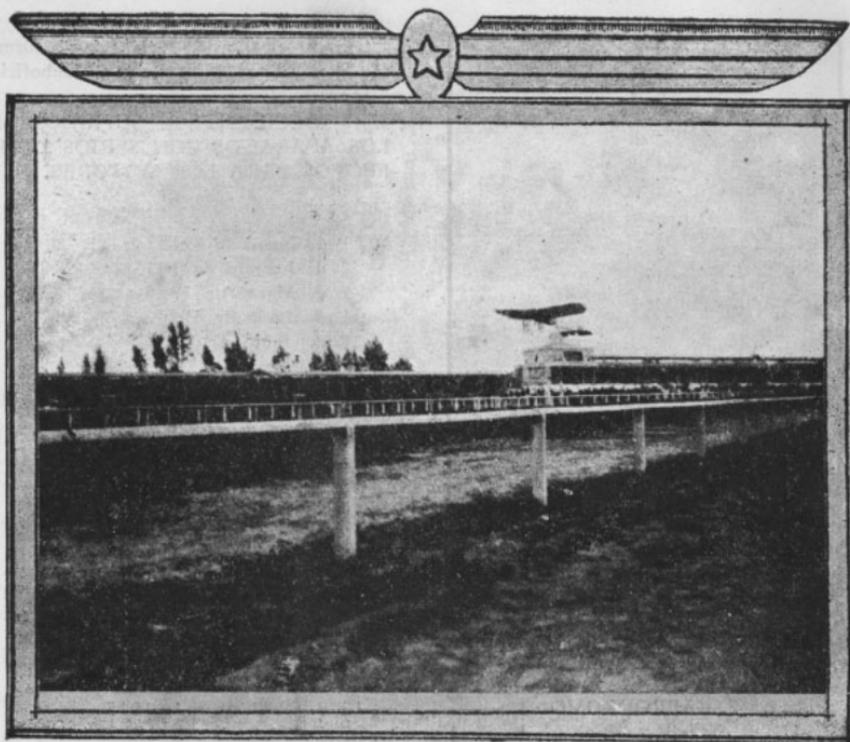
acreditarían pilotos-militares.

Se fijó el triángulo Escuela-Paico-Requinoa, y el viaje a Curicó.

Obtuvo el brevet militar número 13, el aviador civil, Sr. David Fuentes, que efectuó las pruebas en aparato propio y con marcada corrección; el número 14 lo obtuvo el teniente uruguayo, señor Boizo Lanza; el número 15, el teniente de Ferrocarrileros Dagoberto Godoy, que demostró especial aptitud para la aviación y pudo pilotear en una ocasión el Deperdussin, aeroplano de delicado manejo; el número 16, el teniente Aracena, y el número 17, el teniente Barahona, de Ferrocarrileros.



El teniente Diego Aracena dá cuenta de haber finalizado sin novedad el raid que lo acreditó piloto militar.



Un Blériot decolando desde el Club Hípico.

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1915

1.— MATERIAL TECNICO

Pingüinos. — La instrucción se continuó en los dos aparatos Escuela para rodar, dando siempre muy buenos resultados.

Blériot Escuela. — Los dos monoplanos Blériot Escuela de 25 HP., continuaron desempeñándose en buena forma, a pesar de que sus motores cumplieron seis veces el tiempo para que estaban contruídos.

Blériot 50 HP. — La Escuela contó con uno de estos aparatos, cuyo funcionamiento fué perfecto.

Blériot Tandem 80 HP. — De las dos máquinas recibidas el año 14, sólo quedó una,

que respondió a todas las exigencias del servicio.

Deperdussin 70 HP. — Continuó prestando útiles servicios.

Bréguet (biplano). — Sólo quedó una de estas máquinas, de 80 HP., que más tarde fué desarmada intencionalmente a insinuación del instructor teniente Arturo Urrutia, a fin de evitar nuevas desgracias. El otro Bréguet 80 HP., fué destruído por el teniente Ponce, cuando intentó por primera vez su raid militar. El 100 HP., se destruyó en las maniobras de Abril, en el accidente que costó la vida a los tenientes Ponce y Berguño.

Sánchez-Besa. — La Escuela contó con dos de estos biplanos.



Un Bréguet evolucionando sobre el Parque Cousiño.

2.—AERODROMO

El Aeródromo no sufrió ninguna modificación durante el año, existiendo sólo una pequeña parte habilitada para los aterrizajes.

3.—INSTRUCCION

La instrucción práctica de vuelos fué dirigida por el teniente Arturo Urrutia y supervigilada por el Comandante señor Carlos Lira Q.

Las clases de Mecánica teórica y práctica fueron desempeñadas por el ingeniero señor Pedro Andrade.

Las clases de Aeronáutica y Construcción, por el teniente 1.º Víctor Contreras; las de Topografía, por el capitán Manuel Aguirre; y las de Matemáticas, Telegrafía y Radiotelegrafía, por el mayor Luis Maldonado.

Los suboficiales tuvieron clases análogas a las de los oficiales, pero en un grado elemental.

Durante el año 1915, la Escuela formó 5 oficiales Pilotos Militares y 2 suboficiales.

4.—ACCIDENTES SUFRIDOS POR LOS APARATOS CON SERIOS DESPERFECTOS PARA LOS MOTORES.

- 21 de Enero de 1915.
- 2 de Febrero de 1915.
- 9 de Marzo de 1915.
- 21 de Junio de 1915.
- 28 de Junio de 1915.
- 14 de Julio de 1915.
- 1.º de Agosto de 1915.
- 9 de Agosto de 1915.
- 10 de Agosto de 1915.
- 14 de Agosto de 1915.
- 26 de Agosto de 1915.
- 25 de Septiembre de 1915.
- 30 de Septiembre de 1915.
- 6 de Octubre de 1915.
- 11 de Octubre 1915.
- 14 de Octubre de 1915.
- 15 de Octubre de 1915.
- 16 de Octubre de 1915.
- 26 de Octubre de 1915.
- 12 de Noviembre de 1915.
- 27 de Noviembre de 1915.



Ingeniero Pedro Andrade.

ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

Alumnos de los Cursos de 1915-1916

OFICIALES

GRADO	NOMBRES	Piloto aviador	Piloto militar	Cuerpo donde sirve	Año del curso	Aparato que piloteaba	Observaciones
Teniente 1.º	Diego Aracena	Si	Si	Reg. Chacabuco	1914	Blériot	Repite Curso
" "	Federico Barahona	Si	Si	Reg. Ferrocarrileros	1914	Blériot	Repite Curso
" "	Juan Boisso L.	Si	Si	Escuela	1915	Blériot	Alumno Ej. uruguayo
" "	Darío Aguirre	Si	Si	Escuela	1915	Blériot	Alumno
" "	Dagoberto Godoy	Si	Si	Escuela	1915	Blériot	Alumno
" "	David Fuentes	Si	Si	Piloto Civil	1915	Blériot	Alumno
" "	Augusto Magnan	Si	No	Escuela	1915	Blériot	Alumno
" "	Adhemar Sáenz	Si	No	Escuela	1915	Blériot	Ej. uruguayo
" "	Emilio Brandemberg	Si	No	Escuela	1915	Blériot	
" "	Armando Cortínez	Si	No	Reg. Buin	1915	Blériot	

SUBOFICIALES

GRADO	NOMBRES	Piloto aviador	del curso militar	Cuerpo donde sirve	Año del curso	Aparato que piloteaba	Observaciones
Sargento 1.º	J. Mancilla	Si	Si	Reg. Chacabuco	1914	Blériot	Repite
Vice 1.º	Luis Castro	Si	Si	Escuela	1914	Deperdussin	Repite
Vice 1.º	José T. Mendoza	Si	No	Bat. Telégrafos	1914	Blériot	"
Sargento 1.º	Andrés García	Si	No	Escuela	1915	Blériot	Alumno
Sargento 1.º	Abel Morales	Si	No	Escuela	1915	Blériot	Alumno



CAPITULO IV

1916

SUMARIO:

Movimiento de oficiales y suboficiales.
Primer Congreso Aeronáutico Pan-Americano.
Cuarto Curso de Alumnos.
Muerte del teniente de Marina, Pedro N. Luco.
Resultado del Cuarto Curso.
Memoria de la Escuela correspondiente al año 1916.

MOVIMIENTO DE OFICIALES Y SUBOFICIALES.

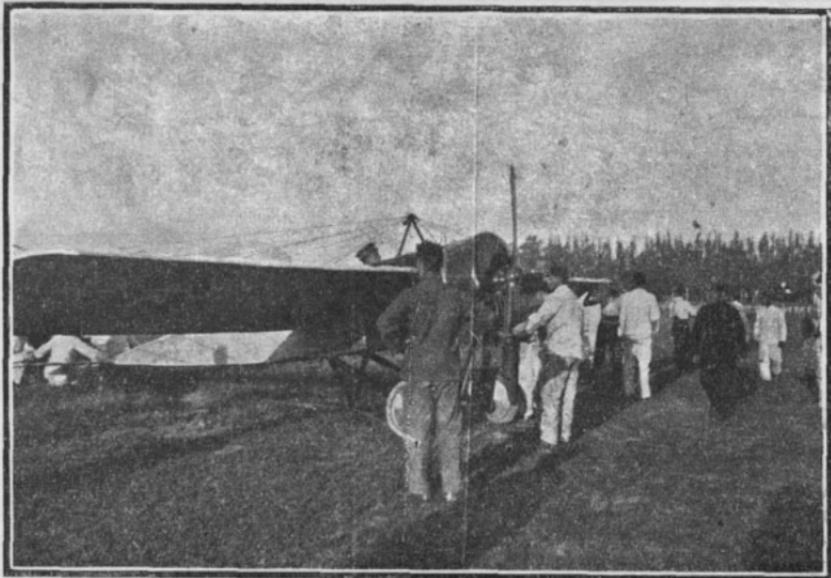
Por Decreto Supremo P. 2 N.º 2379, de 31 de Diciembre de 1915, fué destinado a prestar sus servicios al Regimiento Ferrocarrileros, el teniente Víctor Contreras, que ocupaba la cátedra de mecánica en la Escuela de Aviación. Por el mismo decreto, el teniente 1.º Arturo Uru-tia, fué destinado nuevamente a la Escuela Militar de Aeronáutica, dejando de pertenecer al Regimiento de Artillería Chorrillos.

En vísperas de ser reincorporado a su Regimiento, el teniente Godoy sufrió un grave accidente, mientras piloteaba el monoplano Deperdussin, único avión de esa marca que existía en la Escuela. En efecto, el 21 de Enero de

1916, a las 6.30 A. M., el mencionado oficial volaba por segunda vez en la flamante máquina, cuando al pretender virar a la salida de cancha, perdió velocidad, precipitándose a tierra, desde una altura de 60 metros más o menos. Afortunadamente el piloto, que más tarde dió glorias a la aviación chilena, con su vuelo sobre los Andes, libró de perecer entre el hacinamiento de fierros y maderas de su avión destrozado.

El 24 regresaron a su unidad de origen, después de obtener sus títulos de pilotos militares, los tenientes Aracena y Barahona, y el sargento Mancilla.

A principios de Febrero el Co-



El Teniente Godoy, disponiéndose a emprender el vuelo en el Morane-Saulnier, adquirido a la Argentina.

mandante de la Escuela Militar de Aeronáutica, mayor Carlos Lira, comisionó a su ayudante el teniente 1.º Augusto Magnan, a fin de que se trasladara al Sur a buscar una cancha de aterrizaje para los pilotos que debían cumplir con las pruebas del brevet militar. El señor Rodríguez Donoso, cedió unos potreros para este objeto, en su fundo "La Paloma", cerca de Teno.

A mediados del mes, el teniente 1.º Darío Aguirre, del Tercer Curso, fué destinado a su Regimiento, después de terminar satisfactoriamente su examen que lo acreditó piloto militar. Por esos mismos días el teniente 1.º César Merino pasó a continuar sus servicios al R. I. "Valdivia" N.º 8, dejando de ser alumno del Tercer Curso.

Con fecha 17 de Febrero, S. E. el Presidente de la República, confirió el título de piloto aviador militar, al teniente 1.º uruguayo, don Adhemar Sáenz L., quién, después de un brillante aprendizaje, terminó con éxito las pruebas del brevet, en el Blériot "Sergento Blanco".

Dos días después cumplió las suyas el teniente 1.º Magnan, efectuando el triángulo Aeródromo - Paico - Requinoa - Aeródromo, sin novedad y el raid El Bosque - San Clemente - Teno - El Bosque.

El capitán Avalos, que hasta entonces estuvo como oficial de planta en la Escuela, pasó como alumno al Primer Curso de la Academia de Guerra.

El 28 de Febrero, previo el examen correspondiente, recibie-

ron su título de Piloto Aviador, los sargentos 2.ºs Filemón Lizana, Alejandro Bosso, Juan de Dios Yáñez, Máximo Alvarado y José Lagos.

El 28 de Marzo, al regreso de su raid militar, el sargento García aterrizó en un potrero, al Sur del Polígono de la Escuela de Suboficiales de San Bernardo, sufriendo el avión la destrucción del tren de aterrizaje. Según lo expresado

por el piloto, se vió obligado a tomar tierra forzosamente por falta de bencina y aceite.

Por la escasez de dinero hubo necesidad de dictar una orden en el sentido de prohibir los vuelos que excedían de 10 minutos de duración; ésto, y la falta de material, trajo como consecuencia el estancamiento del servicio de aviación durante los años que duró la Guerra Europea.

PRIMER CONGRESO PAN-AMERICANO.

A mediados de Marzo de 1916, se efectuó en Santiago el Primer Congreso Aeronáutico, con participación de los principales países de América. Por iniciativa del Aero Club de Chile y bajo los auspicios del Gobierno, el Jueves 9 de Marzo se celebró en Santiago, en el Salón de Honor de la Universidad del Estado, la 1.ª Conferencia, cuyo objeto primordial fué la fundación de una Asociación Aero-

náutica Pan - Americana, mediante la unificación de los diversos elementos que trabajaban por la misma causa en el Continente. Esta Asociación debía ocuparse principalmente de:

a) Procurar la difusión de los conocimientos de aeronáutica por medio de publicaciones y conferencias y realizar manifestaciones aeronáuticas de toda especie.

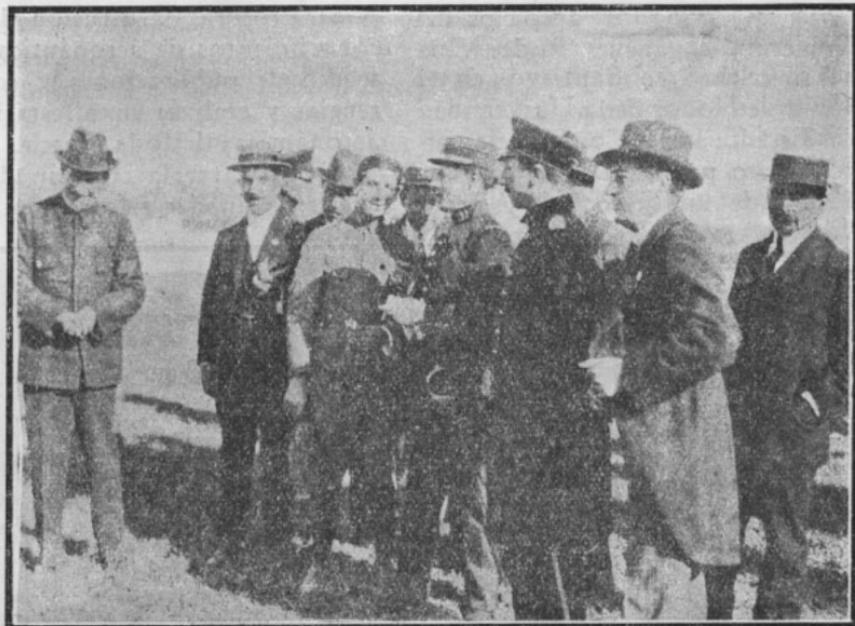
b) Procurar la creación de escuelas destinadas a formar pilotos

Truco fotográfico que permite formarse una idea de lo que fué el Concurso de Aviación efectuado en el Sporting Club de Viña del Mar.

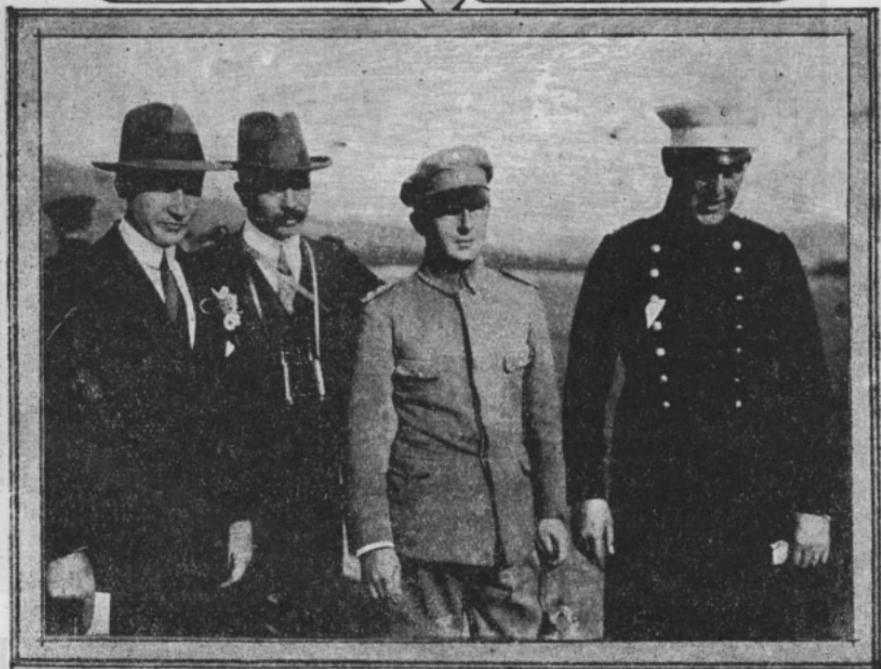




Blériot accidentado en el concurso de Viña



Grupo en que aparece el representante peruano al Congreso Aeronáutico, capitán O'Connor



El Teniente Federico Barahona, vencedor en la prueba de velocidad

de aeroplanos, globos libres y dirigibles.

c) Establecer en el continente americano usinas o laboratorios aerotécnicos destinados a la fabricación, ensayos y perfeccionamiento del material aeronáutico.

d) Formación de mecánicos aviadores y de dirigibles.

e) Estudiar prácticamente la atmósfera del continente.

f) Levantamiento de cartas aéreas y topográficas adecuadas al servicio aeronáutico de los diversos países.

g) Formación de Aeródromos y señalización de campos adecua-

dos para el aterrizaje en los distintos países americanos.

h) Estudiar todas las cuestiones técnicas, prácticas y de organización aérea, comprendiendo la publicación de obras, redacción de reglamentos y procurar que en las Universidades americanas se cree la cátedra de la Aeronáutica.

i) Estudiar y examinar el progreso de la navegación aérea en los distintos países.

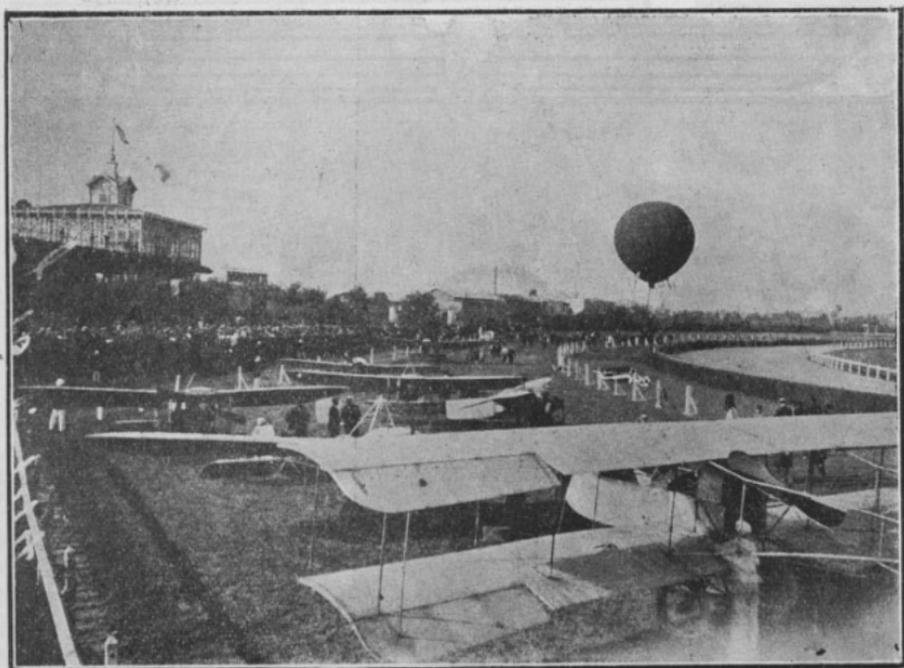
Como clausura del Congreso y a iniciativa del Secretario del Aero Club de Chile, don Armando Venegas, el directorio acordó ce-



Pilotos militares y civiles que participaron en el Concurso de Aviación



Representantes de los distintos países sudamericanos al Congreso Aeronáutico, entre los cuales se destacan Santos Dumont, del Brasil; Zanni y Bradley, de la Argentina; Boizo Lanza y Sáenz Lacueva, del Uruguay; etc., etc.



Vista parcial de los aviones que participaron en las distintas pruebas. Al fondo, el esférico "Tte. Origone", en el cual algunos meses más tarde, los aeronautas argentinos Bradley y Zuloaga, efectuaron la travesía de los Andes.

lebrar un Concurso de Aviación en Viña del Mar, que constituyó un verdadero éxito, en tal forma que una celebridad aeronáutica, como lo era Santos Dumont, tuvo elogiosas palabras para el torneo y sus organizadores.

Participaron los siguientes pilotos con sus respectivas máquinas:

Teniente Juan Boizo L., en Blériot 80 HP., "Uruguay".

Teniente Adhemar Sáenz, en Blériot 80 HP., "Uruguay".

Teniente 1.º Dagoberto Godoy, Blériot 80 HP., "Guerrillero Coronado".

Sargento 1.º Juan Mancilla, en

Blériot 80 HP., "Guerrillero Coronado".

Teniente 1.º Federico Barahona, en Blériot 80 HP., "Primero Rebolledo".

Teniente 1.º Darío Aguirre, en Blériot 80 HP., "Primero Rebolledo".

Teniente 1.º Julio Torres, en Blériot 50 HP., "Sargento Montero".

Teniente 1.º Emilio Brandenberg, en Blériot 50 HP., "Sargento Montero".

Sargento 1.º Andrés García, en Blériot 50 HP., "Sargento Blanco".

Vicesargento 1.º Luis Castro,



Los tenientes argentinos Zuloaga y Zanni, con el piloto chileno. Sgto. Luis Castro.

en Deperdussin 80. HP., "Emisario Estay".

Vicesargento 1.º Juan Verscheure, en Sánchez-Besa "Primero Urrutia".

Esta escuadrilla fué a cargo del teniente 1.º Aníbal Mujica, con los mecánicos Luis Donoso, Miguel Cabezas y José Navarrete, siendo su material transportado por ferrocarril.

Se clasificaron vencedores en la prueba de velocidad los sargentos Mancilla, teniente Barahona, y piloto civil Clodomiro Figueroa. En la prueba de los 8, el teniente uruguayo Boizo Lanza,

sargento Luis Castro y Eliodoro Rojas.

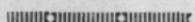
Terminado el Concurso de Viña, los aviones fueron desarmados y embarcados por ferrocarril con destino a Santiago, donde se llevó a efecto una nueva presentación en el Club Hípico, destacándose entre ellos el sargento Verscheure.

Santos Dumont efectuó en esta ocasión el viaje de Valparaíso a Santiago, en un Blériot conducido por el aviador civil David Fuentes.

Entre los oficiales extranjeros que asistieron al Congreso figura-



Durante la primera
visita que hiciera
Santos Dumont a la
Escuela de Aviación



ron: Santos Dumont, del Brasil; Zanni, Bradley y Zuloaga, de Argentina; O'Connor, del Perú; los oficiales uruguayos Boizo Lanza y Sáenz Lacueva, que hacían su curso de pilotaje en la Escuela de Aviación.

La cantidad de \$ 38,749.90, alcance líquido del torneo que se verificó en el Sporting Club, fué

depositada en el Banco Edwards de Valparaíso, a nombre de la comisión organizadora, a fin de ser invertida en la adquisición del primer hidroavión para la Armada.

Las dificultades de la Guerra impidieron que este proyecto fuera llevado a la realidad.

CUARTO CURSO DE ALUMNOS.

El 27 de Abril de 1916, comenzó la instrucción práctica y teórica de un nuevo Curso de alumnos, al que pertenecieron los siguientes oficiales y suboficiales:

Teniente 1.º Ignacio Aliaga González, del Regimiento Caballería "Granaderos".

Teniente 1.º Luis Figueroa Gómez, del Regimiento Artillería "Miraflores".

Teniente 1.º Gonzalo Valdivieso Herrera, del Regimiento Infantería "Maipo".

Teniente 2.º Andrés Sosa Fuentes, del Regimiento Infantería "Chacabuco".

Teniente 1.º José Arredondo Lillo, del Regimiento Infantería "Yungay".

Teniente 1.º Belisario Bruce Molina, del Regimiento Infantería "Rancagua".

Sargento 1.º Damián González, del Regimiento Infantería "Rancagua".

Vicesargento 1.º Carlos Jiménez, del Regimiento "Rancagua".

Vicesargento 1.º Roberto Cofré, del Regimiento Caballería "Granaderos".

Vicesargento 1.º Manuel Opa-
zo, del Regimiento Caballería "Granaderos".

Sargento 2.º Agustín Soto, del Regimiento Infantería 15 "Llanquihue".

Sargento 2.º José del C. Ojeda, del Regimiento Infantería 15 "Llanquihue".

Sargento 2.º Luis Abarzúa, del Regimiento Infantería 16 "Chiloé", y

Contador 3.º Juan Constanzo.

Contador 3.º Carlos Yáñez.

Maquinista 2.º Abraham Villalobos.

Torpedista 2.º Luis Farías.

Fueron maestros de este Cuarto Curso, el teniente 1.º Emilio Brandemberg, que recién recibía su título de piloto militar, y el



Grupo de oficiales y suboficiales pilotos, con el Cdte. Lira.

Sargento 2.º Heriberto Vivanco, del Regimiento Infantería 6 "Chacabuco".

El resto de las vacantes fueron ocupadas por miembros de la Marina que, por primera vez, llegaron a la Escuela a hacer el curso de piloto, siendo ellos los siguientes:

Teniente 2.º Pedro N. Luco.

Guardiamarina de 1.º clase Enrique de la Maza.

Ingeniero 3.º Francisco Cruz.

sargento 1.º Luis Castro, distinguido suboficial.

Se nombró profesor de Matemáticas al mayor Luis Maldonado.

Por D/S. P. 1 N.º 599, el teniente Magnan dejó de pertenecer al Regimiento Infantería N.º 4 "Rancagua" y pasó a prestar sus servicios a la Escuela de Aviación, en donde tomó a su cargo la vigilancia de los suboficiales que se entrenaban para ejecutar



Alumnos del 5.º Curso. De pie: Teniente Valdivieso, contador Yanquez, capitán Urrutia, guardiamarina de la Maza, subteniente ecuatoriano Traversari, y subteniente Sosa. Sentados: Sgto. Soto, cont. Constanzo, Sgto. González, torpedista Farías, Sgto. Ojeda y Sgto. Cofré.

las pruebas del brevet militar. Por este mismo decreto, el teniente 1.º Aníbal Mujica fué destinado al Regimiento Artillería "Chorrillos" N.º 3, entregando al teniente Magnan la ayudantía de la Escuela.

A mediados de Mayo, el teniente Darío Aguirre volvió nuevamente a la Escuela de Aviación, dejando de pertenecer al Regimiento Dragones N.º 16, mientras el teniente 1.º Julio Torres pasaba al Regimiento Infantería 12 "Pudeto", después de haber cumplido con las pruebas del brevet militar.

El 19 de Mayo, cuando el sargento Máximo Alvarado hacía su raid, sufrió un accidente cerca de Angostura, destruyendo el Blériot 50 HP., "Sargento Montero", lo

que le impidió recibir su título en esa ocasión.

A principios de Julio, ingresaron al 4.º Curso, el teniente 2.º ecuatoriano, Pedro Traversari y el cabo 1.º Maximiliano Soto.

Con motivo de celebrar la Argentina el Centenario de su Independencia y a petición expresa de ese país, el Gobierno chileno resolvió enviar a principios de Julio una delegación de aviadores con material aéreo para que participara en un concurso que debía realizarse en el Estadio Palermo, cerca de Buenos Aires.

En efecto, se nombró jefe de la delegación al teniente 1.º Augusto Magnan, ayudante de la Escuela, pero por no poseer la prác-

tica suficiente para pilotear los Blériot 80 HP., fué reemplazado por el capitán Arturo Urrutia. Fueron, además, el teniente Dagoberto Godoy y los sargentos Luis Castro y Juan Verscheure.

Las pruebas de aterrizaje, de velocidad, circuito, etc., que figuraban en el concurso, se verificaron en el recinto anteriormente citado, con participación de aviadores argentinos, uruguayos, paraguayos, brasileños y chilenos. Se destacó entre los participantes chilenos, el sargento Castro quien pilotó en esta ocasión un Blériot 80 HP.

Terminado el concurso, la escuadrilla chilena resolvió emprender el regreso volando desde la capital argentina hasta Mendoza, suscitándose una competencia entre los aviadores de las distintas

nacionalidades, que deseaban acompañar a los chilenos. Reunidos en el Aero Club, se resolvió hacer la carrera Buenos Aires-Mendoza, dando amplias facultades a los pilotos para volar a cualquiera hora, de día o de noche.

Desgraciadamente, y debido al mal tiempo en la Pampa, los chilenos tuvieron que lamentar dos accidentes: uno del teniente Godoy, el 10 de Julio, en que destruyó la hélice y el tren de aterrizaje del Blériot 80 HP., "Guerriero Coronado", al chocar con algunos alambres telegráficos en Pilar; y otro del sargento Juan Verscheure, el 19, en que destruyó completamente el Sánchez-Besa "Primero Urrutia", resultando el piloto con algunas heridas leves.



El Director de la Escuela, el cap. instructor Urrutia, y los alumnos navales, guardiamarina Enrique de la Maza, contador Yanquez, teniente Luco e ingeniero Cruz

Venció en esta prueba de largo aliento el aviador uruguayo César Berisso.

Aigún tiempo después, el 13 de Septiembre, mientras efectuaban un vuelo de entrenamiento, los tenientes Aguirre y Aliaga, en el Blériot 80 HP. "Primero Rebolledo", sufrieron un accidente al salir de la cancha del aeródromo "El Bosque". La máquina quedó completamente destrozada.

El 19 de Septiembre, el teniente Brandemberg y los sargentos Verscheure, Lizana y Alvarado, evolucionaron sobre el Parque, efectuando arriesgadas pruebas en los únicos cuatro aviones que poseía la Escuela. Un mes más tarde, a pesar de los desvelos del Cmdte. Lira, este establecimiento, falto de recursos económicos, entraba en un período de franca decadencia, del cual sólo se levantó

con la llegada del técnico inglés, mayor Víctor Huston, en 1918.

No podía terminar el mes de Septiembre sin un nuevo accidente, y fué así como el 28, debido a una falla del motor, el sargento 2.º Alejandro Bosso, se precipitó a tierra en el Blériot 50 HP. "Sargento Montero", destruyendo las alas, un larguero, una rueda y la hélice.

El 12 de Octubre, el teniente E. Brandemberg, que había tenido a cargo la instrucción de los monoplanistas, regresó al Regimiento "Lanceros" N.º 5, su unidad de origen.

Por D/S. P. N.º 7842, del 17 de Octubre, los suboficiales, Damián González, Carlos Jiménez, Juan Constanzo y Heriberto Vivanco, del 4.º Curso, regresaron a sus respectivas unidades, sin recibir sus títulos de pilotos aviadores.

MUERTE DEL TENIENTE DE MARINA, PEDRO N. LUCO.

A las 8 A. M. del 18 de Octubre de 1916, en el aeródromo de la Escuela, se notaba una extraordinaria animación: se iban a ejecutar las pruebas reglamentarias de cuatro alumnos, para optar al título de pilotos-aviadores.

La neblina de la mañana permitía apenas divisar en primer término las máquinas listas para emprender el vuelo; a su alrededor, instructores, mecánicos y pilotos; más atrás, el personal de la Escuela; y en un extremo, la jefatura,

que tenía que presenciar el examen. Estaban presentes, el general Pinto Concha, el coronel Dartnell, el comandante Lira, los capitanes Pérez, Benedicto, Valenzuela, el doctor Sepúlveda, cirujano del establecimiento, y varios otros oficiales.

Dada la orden de iniciarse las pruebas, el primero en elevarse fué el teniente Sosa, quien, piloteando un Blériot 35 HP., tipo Escuela, ejecutó los cinco 8 reglamentarios y aterrizó en un punto determinado. Subió después el



Grupo de oficiales. El
tercero de izquierda a
derecha, de pie: el Te-
niente Luco.

sargento Abarzúa en un biplano Sánchez-Besa de 80 HP., efectuando las pruebas con el mismo éxito.

En el mismo aparato tomó colocación el teniente 2.º de Marina, Pedro N. Lucó. Se despidió tranquilo de sus instructores, sargento 1.º Verscheure y teniente Darío Aguirre, y como éste último le recomendará prudencia y tino, recordándole la muerte de Pettirosi, acaecida por esos días en Buenos Aires, Luco le respondió sonriendo: "Es muy posible que yo también caiga, compañero, porque todo lo bueno desaparece".

Algunos minutos después, el biplano del teniente Luco había salido de los límites de la cancha y evolucionaba a una altura de treinta metros sobre los potreros del fundo del señor Medina, cuando al tratar de pasar entre dos eucaliptus aislados, chocó el ala derecha de su avión, invirtiéndose en el aire, pa-

ra luego caer con gran estrépito a tierra. El golpe fué recio, y de los escombros sólo fué posible sacar el cuerpo moribundo del piloto. El accidente se produjo a las 9.12 A. M. y a las 9.40, la Escuela de Aeronáutica Militar inscribía un nombre más en el libro de sus mártires. La mañana del 18 de ese mes, fué la elegida por la fatalidad para sacrificar una vida tan fecunda en aspiraciones, como efectiva en realidades, y esa mañana, la de su último vuelo, lo vieron sus camaradas, desplegar las alas en la cancha de "El Bosque", para volver sólo a ella, un avión destrozado y un cuerpo inerte; su alma se había quedado prendida en lo más azul de ese cielo de Octubre.

Las pruebas no se interrumpieron; la disciplina, la moral y el prestigio militar así lo exigían; había necesidad de templar el espíritu de los futuros aviadores, y minutos después, el sargento 2.º

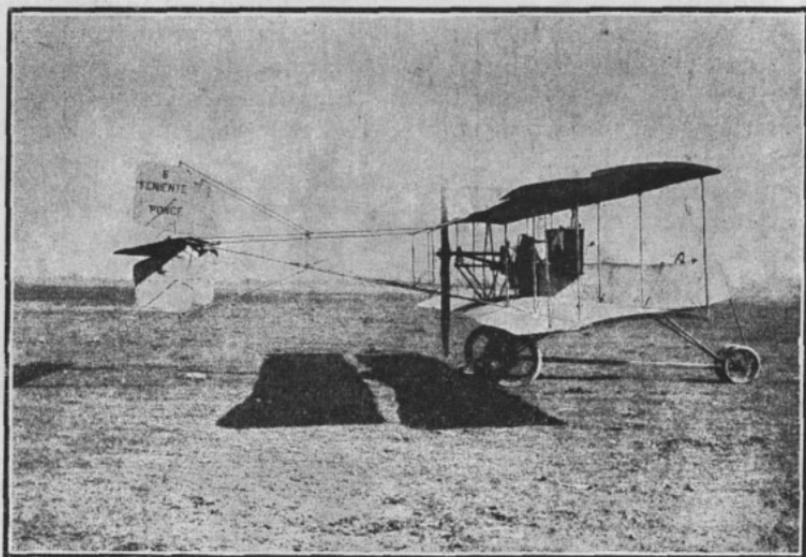


El Teniente de Marina, Pedro N. Luco, que encontró trágica muerte en el Aeródromo "El Bosque".

Ojeda, emprendió el último vuelo de la trágica mañana, en un Blériot Escuela, para terminarlo irremediablemente, después de un cuarto de hora de ejercicios.

Los restos del teniente Luco,

fueron transportados de la Escuela a la Estación de San Bernardo, y desde allí, en un carro especial, a Valparaíso, en donde fueron sepultados con los honores correspondientes.



Biplano Sánchez-Besa, semejante al que se destruyó en el accidente que costó la vida al teniente Luco.

RESULTADO DEL CUARTO CURSO.

El 25 de Octubre, la Direcc. de la Escuela pidió el nombramiento del Tte. Dagoberto Godoy, del Ferrocarrilero, como instructor, en reemplazo del teniente Brandenberg, quién, a principios del mes, volvía destinado a su Regimiento. Esta designación se hizo efectiva el 16 de Noviembre.

El 8 del mismo mes, el teniente 1.º Gonzalo Valdivieso, regresó también a su Regimiento, sin haber concluído su curso de pilotaje.

Por primera vez en Chile, el 13 de Noviembre, al prepararse el Código Penal Militar, se tomó en cuenta a la Aviación, considerándose como delitos, los siguientes:

EN TIEMPO DE PAZ

a) Apartarse o permitir que otro se aparte de los planos, material de construcción o hacer modificaciones no autorizadas en aeronaves.

b) Efectuar composturas en

aeronaves, que intencionadamente queden mal hechas en forma que puedan producir accidentes.

c) Efectuar desperfectos en aparatos de vuelo.

d) Provocar incendios a bordo de aeronaves.

e) Abandonar tierra, aterrizar o efectuar vuelos sobre agrupaciones de gente, sin las seguridades necesarias y con peligro de muerte para los espectadores.

f) Emplear las aeronaves del Ejército para otro uso que el del servicio, o sin la autorización necesaria.

g) Deliberadamente hacer maniobras en el aire que pongan en peligro la vida de los otros pilotos.

h) Instar a pilotos pocos prácticos al manejo de aeronaves sin previo estudio de ellas.

i) Embarcar pasajeros en las fronteras, en forma que estos burleen las leyes de aduana.

EN TIEMPO DE GUERRA

a) Fracasarse en una expedición por no cumplimiento de las órdenes recibidas.

b) Aterrizar en campo enemigo y no destruir su máquina en caso que ella no le fuera útil para escapar inmediatamente.

c) Procurar rutas falsas a pilotos de aeronaves.

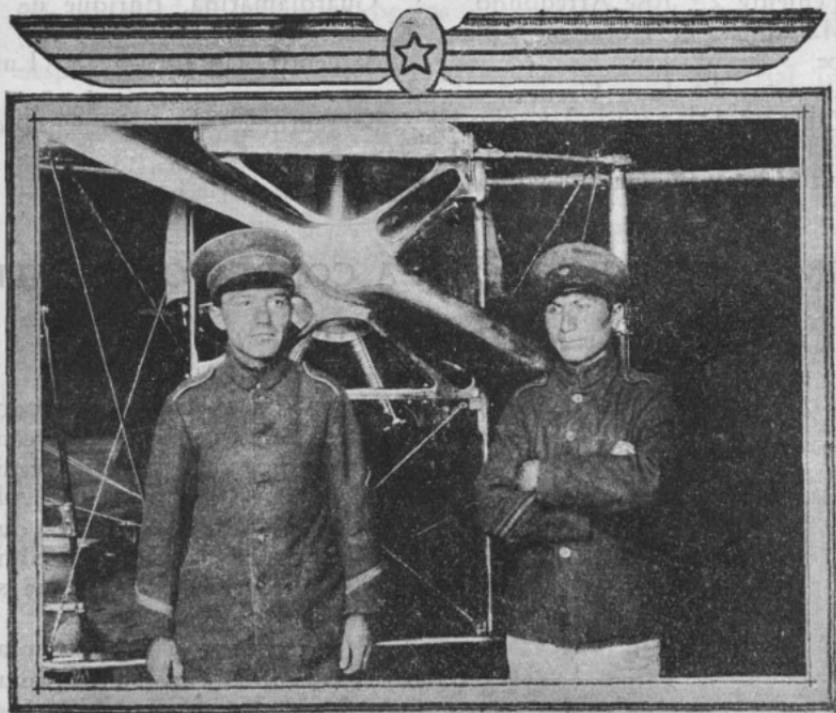
d) Cambiar de apariencias una aeronave sin autorización competente.

Algunos de los puntos que se han mencionado dieron más tarde origen al actual Reglamento de Tránsito Aéreo.

El 16 de noviembre, después de cumplir satisfactoriamente sus exámenes, teóricos y prácticos, los siguientes oficiales y suboficiales del 4.º Curso recibieron sus títulos de pilotos-aviadores: contador 3.º Carlos Yáñez, torpedista Luis Farías, guardiamarina de 1.º Enrique de la Maza, sargento 2.º Luis Abarzúa, teniente 2.º Andrés Sosa, y sargento 2.º José del C. Ojeda.

En conformidad a la Directiva de la Inspección de Aeronáutica, el 1.º de Diciembre quedaron terminadas las pruebas para optar al brevet de piloto-aviador, regresando a sus Unidades aquellos que no lograron recibir su título, entre ellos el vicesargento 1.º Roberto Cofré, maquinista Abraham Villalobos, sargentos 2.ºs Juan Urrutia y Agustín Soto, y cabo 1.º Maximiliano Soto.

Desde el 1.º de Diciembre al 1.º de Enero se efectuaron los raids militares, en los únicos aviones con que contaba la Escuela, que eran: Blériot Anzani 100 HP., de doble comando; Blériot 80 HP., "Guillermo Coronado"; 80 HP., "Teniente Berguño"; 70 HP., "Magallanes"; 50 HP., "Sargento Blanco"; y 50 HP., "Teniente Mery"; Sánchez-Besa 80 HP., "Primero Menadier"; Cantón "Teniente Bello" y "Teniente Ponce"; Voisin "Sargento Robles"; y Deperdussin 80 HP., "Emisario Estay". De estas máquinas, el Voisin 70 HP., "Sargento Robles", fué completamente destruido, el 23 de Noviembre, por el sargento Verscheure, al ejecutar un vuelo de prueba. El acci-



Sargentos 2.os Filemón Lizana y Máximo Alvarado

dente se atribuyó al excesivo trabajo del motor, que no respondió en momento oportuno.

El 1.º de Diciembre efectuaron el triángulo El Bosque - Naltagua-Requínoa - El Bosque, los sargentos 2.os Lizana y Alvarado, y el 9 cumplieron el vuelo de 300 kilómetros de El Bosque a Sarmiento, sin novedad, recibiendo el título de pilotos-militares.

El 24 iniciaron sus pruebas en el mismo recorrido, el contador Carlos Yánquez y el sargento José Lagos. Dos días después recibió su título el primero de los nombrados; no así el segundo, que en

circunstancia que regresaba de su raid de 300 kilómetros, de vuelta de Sarmiento a la Escuela, se vió obligado a aterrizar frente a Rancagua por falla del motor. Se le envió mecánico, y una vez lista la máquina, y al tratar de despegar en mala cancha, sufrió un accidente, destrozando un ala, la hélice y el timón de dirección del Blériot "Sargento Blanco".

A fines de Diciembre, los siguientes alumnos quedaron en condiciones para obtener el brevet de Piloto-Aviador:

Teniente 1.º Ignacio Aliaga,
Ingeniero 3.º Francisco Cruz,

Teniente 2.º José Arredondo,
Maquinista 2.º Abraham Villalobos,
Sargento 2.º Juan Urrucia,
Cabo 1.º Maximiliano Soto,
Y los siguientes para obtener el
brevet de piloto-aviador Militar:

Guardiamarina, Enrique de la
Maza,
Sargento 1.º torpedista, Luis
Fariás, y
Sargento 2.º José del C. Ojeda.

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1916.

- 1.—Material Técnico.
- 2.—Aeródromo.
- 3.—Instrucción.

1.— MATERIAL TECNICO

Mas o menos el del año anterior. No hubo nuevas adquisiciones.

2.— AERODROMO

A raíz del accidente que costó la vida al teniente Luco, fué cortada la Alameda que corría al extremo Sur de la cancha.

3.— INSTRUCCION

Se dividió en Monoplanistas y Biplanistas.

MONOPLANISTAS

Se dió comienzo al 4.º Curso, en Abril del año 1916, con dos Pingüinos y dos Escuela. Los motores de estos aparatos estaban excedidos en su tiempo de duración, de manera que su potencia y su fuerza de tracción decaía notablemente durante su trabajo.

Como el curso era numeroso y todos los alumnos volaban en Monoplano, el trabajo se hizo aún más pesado para los motores.

Después de haber usado todos los motores-escuela, hubo necesidad de ensayar algunos procedimientos especiales, a fin de volverlos a su antiguo estado, que consistieron en rectificar los cilindros, sin lograr el éxito que se esperaba.

Mientras se hacían estos ensayos, absolutamente indispensables, la instrucción hubo de suspenderse en repetidas ocasiones, por quince o más días.

Los alumnos perdían toda la práctica adquirida y había que reiniciar el aprendizaje. En esta forma y, atendido el gran número de alumnos, las quebras de aparatos eran numerosas, y, dado el escaso material con que se contaba, el tiempo perdido era cinco o seis veces mayor que el tiempo de trabajo.

Se ordenó repartir la instrucción en forma que la mitad de los alumnos continuara su aprendizaje en biplanos.

Como el tiempo era escaso, se apresuró en lo posible la instrucción de los monoplanistas a fin de que éstos pudieran prepararse para el brevet militar. Hubo, enton-

ces, necesidad de continuar con los más aventajados, dejando para después la instrucción del resto, ya que no se contaba con el material indispensable. En estas circunstancias difíciles, los alumnos sólo se prepararon ligeramente para su examen práctico.

Por las razones expuestas, los motores no fueron capaces de cumplir con las pruebas señaladas para los brevets y hubo que efectuarlas, faltando a las disposiciones reglamentarias y considerando como pruebas correctas aquellas

curso anterior y cuatro alumnos del nuevo.

La falta de material impedía que los alumnos practicasen diariamente el tiempo necesario, pues había que repartir las pocas horas hábiles de la mañana, entre el grupo numeroso de ellos. Tomando en consideración, además, los accidentes producidos en la instrucción y que traían consigo una pérdida considerable de tiempo, sólo los más aventajados quedaron en condiciones de optar al brevet militar.



Blériot 50 HP., "Sargento Blanco"

que eran por demás deficientes. Con el esfuerzo desarrollado, los motores quedaron incapacitados para seguir funcionando y aunque se trató en lo posible de subsanar este inconveniente, hubo necesidad de suspender por completo la enseñanza de cuatro alumnos.

En un 50 HP., continuaron su instrucción cuatro sargentos del

BIPLANISTAS

La Escuela no contaba con biplanos apropiados para efectuar este aprendizaje, de manera que hubo necesidad de cambiar los comandos de un aparato 80 HP., a fin de que el instructor pudiese acompañar al alumno durante sus vuelos.

La instrucción se inició con un sólo aparato, un Sánchez-Besa, en el que aprendían nueve alumnos.

Destruído éste en el accidente del teniente Luco y mientras se le reconstruía, se usó el Voisin del que se ha hablado anteriormente y que no dió ningún resultado por la debilidad de su tren de aterrizaje y por el mal estado de su motor.

Después de un mes y medio de paralizada la instrucción, se comenzó ésta con el Sánchez-Besa 80 HP., y pudo comprobarse que la práctica y el adelanto alcanzados anteriormente se perdió por completo, teniendo los alumnos

que volver a comenzar su aprendizaje.

Destruído este aparato en un nuevo accidente, se esperó la llegada de un Sánchez-Besa Escuela, encargado al extranjero, al cual hubo que corregir defectos de construcción.

Los alumnos se vieron sorprendidos por la premura del tiempo y no les fué posible prepararse en buenas condiciones para el examen.

De lo anteriormente expuesto se desprende que el mal resultado del 4.º Curso se debió únicamente a la falta de material para la instrucción de tantos alumnos.





CAPITULO V

1917

SUMARIO:

Nombramientos y Destinaciones.

Quinto Curso de Alumnos.

Accidentes.

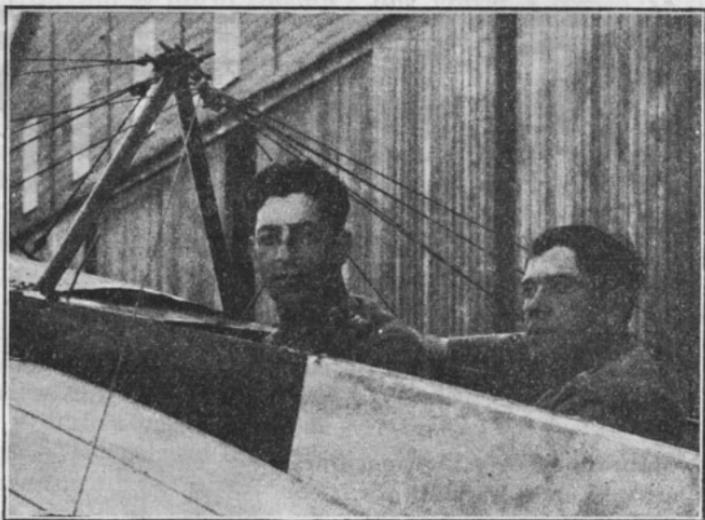
Nuevos pilotos militares y pilotos aviadores.

NOMBRAMIENTOS Y DESTINACIONES.

Siguiendo una costumbre tradicional, el 1.º de Enero de 1917, se efectuó un Concurso en el Club Hípico, con participación de las Fuerzas Armadas, a beneficio del Hospital Militar y a fin de reunir fondos para la instalación de un Parque Aerostático del Aero Club de Chile. La aviación, desgraciadamente, no pudo presentarse en buena forma debido a que dos pilotos destrozaron sus máquinas al emprender el vuelo desde El Bosque. El sargento Lizana, piloteando el Blériot 50 HP., "Sargento Blanco", después de elevarse sin novedad, se vió obligado a aterrizar por el fuerte viento reinante, con tan mala suerte que, al hacerlo, chocó con una vaca del Regimiento Fe-

rocarrileros, que pastaba en un extremo de la cancha, sufriendo el avión algunos deterioros. El sargento Juan Verscheure, a su vez, en el Sánchez-Besa "Teniente Bello", y debido también al mal estado atmosférico, sufrió la dobladura del comando de "alabeamiento" de su avión, teniendo que regresar al aeródromo. En consecuencia, sólo pudieron volar sobre el Club Hípico, el teniente Godoy, en el 80 HP., "Guerrillero Coronado" y el sargento 1.º Luis Castro, en el 80 HP., "Emisario Estay".

Debido a los accidentes citados, se suspendieron los raids militares que debían efectuarse en esos días hasta terminar las reparaciones de las máquinas.



Capitanes Urrutia y Depassier, en el Morane-Saulnier.

Por D/S. P. 1 N.º 18, de 8 de Enero de 1917, el capitán Luis Depassier Serrano, dejó de pertenecer al Regimiento de Artillería Miraflores N.º 4, designándosele Subdirector de la Escuela de Aeronáutica, puesto que conservó hasta Enero de 1918, por haber sido nombrado alumno del 2.º Curso de la Academia de Guerra.

Con fecha 12 de Enero, pasó a prestar sus servicios a la Escuela, el cirujano 2.º don Luis Sepúlveda Salvatierra, en reemplazo del cirujano 2.º don Roberto Ugarte Donoso, que había tenido a su cargo el servicio médico desde 1913.

Arduo trabajo el de estos profesionales que debieron socorrer casi a diario a los accidentados que por una falsa maniobra que no aprendieron a evitar, se veían

de improviso envueltos en los girones de la máquina destrizada.

Atenta la vista en el avión que evolucionaba, el cirujano de la Escuela fué durante muchos años el vigía de esas almas que desafiaban el peligro montando los frágiles artefactos de telas y coligües.

No existía la Enfermería, y cuando un desgraciado accidente dejaba herido a algún piloto, se le trasladaba a Santiago con todas las incomodidades del pésimo medio de transporte y peor camino.

¡Cuántas vidas o defectos humanos, que pudieron evitarse no costó la implantación definitiva de una Enfermería en el mismo Establecimiento donde, casi a diario, se producían accidentes!

Con fecha 17 del mismo mes, fué destinado al Regimiento "Pu-



Al centro, el capitán
Aracena; a su derecha,
el cirujano Luis Sepúl-
veda.

deto", el sargento 2.º Luis Abarzúa, titulado piloto-aviador, en Noviembre del año anterior.

A fines del mes, y debiendo prepararse para rendir sus pruebas, los tenientes Andrés Sosa y José Arredondo, fueron agregados al Regimiento Ferrocarrileros que, por su proximidad a la Escuela, permitía que los mencionados oficiales pudieran diariamente practicar vuelo.

Los Reglamentos de esa época, como se ha visto al comienzo de la obra, no permitían que los oficiales permanecieran más de cierto tiempo en la Escuela, dando como razón que se perdían las condiciones de mando y para ascender era indispensable cumplir tiempo en los servicios de tropa. Esto, como es lógico suponer era contraproducente, por cuanto los oficiales titulados pilotos y destinados después por espacio de uno o más años a otras Unidades, al regresar a prestar sus servicios en la Aviación, habían perdido todas sus condiciones de piloto, y cuando no sufrían un ac-

cidente fatal, destruían el escaso material con los consiguientes gastos para el Fisco.

Tratando de subsanar estos inconvenientes, la Superioridad, con muy buen acierto, resolvió destinar a los oficiales aviadores al Regimiento Ferrocarrileros que, por su proximidad a la Escuela, les facilitaba su entrenamiento, al mismo tiempo que cumplían con los requisitos de permanencia en tropas.

El 17 de Febrero se dió de baja al teniente 1.º Luis Figueroa Gómez, alumno del 4.º Curso, pasando disponible a las órdenes del Comando del Grupo de Artillería "General Aldunate".

Existiendo algunas vacantes para oficiales extranjeros, el Gobierno boliviano designó al teniente Alfonso Crespo y a los subtenientes Ernesto Arévalo y Bernardino Bilbao, para que formaran parte del 5.º Curso de la Escuela de Aviación. Este nombramiento se hizo por D/S. P. 1 N.º 426, de 24 de Febrero de 1917.

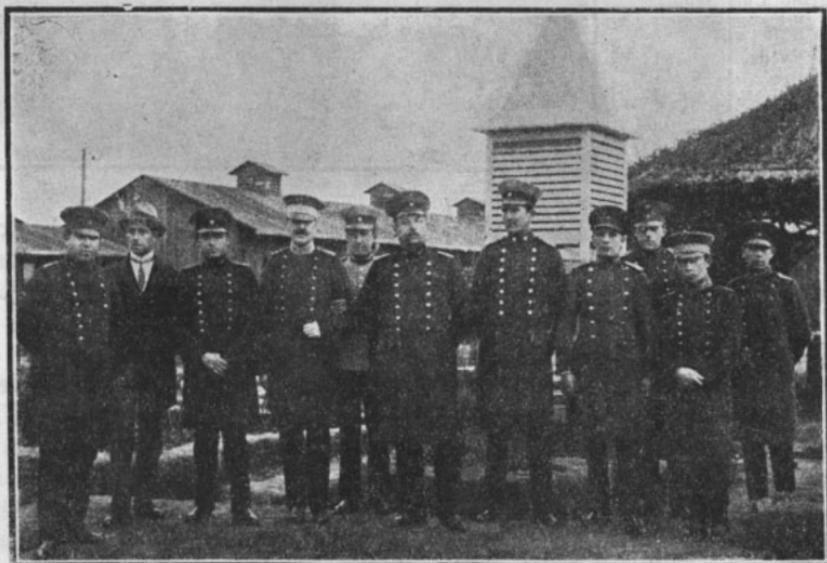
El 10 de Marzo el sargento 2.º

José Lagos efectuó sin contratiempo, el recorrido de 300 kilómetros de "El Bosque" a Sarmiento, última prueba que debía rendir para recibir su título de piloto-militar. Dos meses después regresó a su unidad, el Regimiento Chiloé-N.º 16.

doy, en Blériot 80 HP., con y sin pasajero.

b) Sargento 1.º J. Verscheure, en Anzani 100 HP., con y sin pasajero.

c) Sargento 1.º L. Castro, en Deperdussin 80 HP., con y sin pasajero.



Grupo de oficiales con el Comandante de la Escuela, mayor Carlos Lira. De izquierda a derecha: Tte. Magnan, ing. Andrade, subteniente ecuatoriano Suárez, cap. de administración Ovalle Castillo, Tte. D. Aguirre, mayor Lira, Tte. Aliaga, Subteniente boliviano Bilbao, Ttes. Arredondo y Godoy y subteniente boliviano Crespo.

La siguiente orden de servicio, de la Escuela de Aviación, de fecha 14 de Marzo, proporciona una idea de cómo la Superioridad ordenaba los vuelos a los oficiales de planta de dicho establecimiento:

"La Subdirección, mañana, desde las 5.30 A. M., si el tiempo lo permite, ordenará practicar ejercicios de vuelo a los siguientes pilotos:

a) Teniente 1.º Dagoberto Go-

d) Sargento 1.º J. Verscheure, en Sánchez-Besa 80 HP.

El mecánico 1.º Miguel Cabezas, velará por que todos los aparatos queden alistados y revisados esta tarde.

El Subdirector con los señores oficiales, y suboficiales que volarán, deberán recorrer hoy toda la cancha, en auto, a las 2 P. M."

En general, la designación de pilotos para efectuar vuelos se fijaba por la Orden del Día.

Tanta era la pobreza de material que el Comando de la Escuela debía tomar las precauciones posibles a fin de evitar accidentes por

las malas condiciones en que se encontraban los aviones y la cancha de aterrizaje.

QUINTO CURSO DE ALUMNOS.

El 15 de Marzo de 1917, la comisión compuesta por los mayores Carlos Lira y Luis Maldonado, y capitanes Manuel Aguirre y Luis Depassier, tomó examen a los siguientes candidatos a alumnos: tenientes 1.os Oscar Figueroa, Guillermo Johnstone y Víctor Labbé; y los tenientes 2.os Roberto Santelices, Arnaldo Carrasco, Alberto Guerraty, Modesto Vergara, Edecio Carrasco, Eduardo Méndez y Eduardo Preller. No cumplieron con los requisitos, los tenientes 1.os Labbé y Jhons-

tone, y los tenientes 2.os Guerraty y Méndez.

La misma comisión procedió a tomar examen a los suboficiales candidatos a alumnos: sargentos 2.os Eduardo Vásquez, Juan Fco. Correa, Agustín Rodríguez, Manuel Zapata, Pedro Figueroa y Luis Torres; y cabos 1.os Alejandro Palma y Guillermo Nordenflycht.

El 26, previo examen, se nombró alumno del 5.º Curso, al subteniente ecuatoriano Alberto Suárez Dávila. Tres días después se



Oficiales de planta de la Escuela de Aviación y alumnos del 5.º Curso, frente al Casino de Oficiales.

incorporaron al mismo Curso el vicesargento 1.º José Gómez y el sargento 2.º Emilio Flores, ambos del Regimiento de Infantería "Rancagua" N.º 4.

El 3 de Mayo se dió comienzo a la instrucción práctica y teórica del 5.º Curso. El vuelo estuvo a cargo del capitán Arturo Urrutia, antiguo instructor de la Escuela, secundado más tarde por

los tenientes Emilio Brandenberg, Darío Aguirre, Dagoberto Godoy y el vice 1.º Luis Castro.

Después de efectuar satisfactoriamente las pruebas del brevet militar, en Diciembre del año anterior, el sargento 2.º Filemón Lizana, alumno del 4.º Curso, fué nombrado suboficial de planta del Establecimiento. (7 de Marzo).



Alumnos del Quinto Curso con los instructores de vuelo. De pie, de izquierda a derecha: Ttes. Figueroa, Crespo, Vergara, Santelices, Arévalo y Suárez. Sentados, de izquierda a derecha: Ttes. Bilbao, Aguirre, Urrutia, Godoy, Carrasco y Preller.

ACCIDENTES.

El poco material con que contaba la Escuela, a pesar de cuantas precauciones se tomaron, fué destruyéndose paulatinamente hasta quedar reducido a un sólo Pinguino. Esto motivó la paraliza-

ción del 5.º Curso, con el consiguiente atraso de los alumnos.

Los accidentes de mayor importancia fueron:

El 9 de Mayo, en la mañana, el sargento segundo Luis

Á. Abarzúa, del 4.º Curso, sufrió un accidente en el Sánchez-Besa 80 HP., "Primero Menadier", motivado por pérdida de velocidad a la salida de la cancha, después de haber fallado el motor.

El maquinista 2.º de la Armada, Abraham Villalobos, el 25 de Mayo; destruyó el Sánchez-Besa 100 HP., "Teniente Luco", sufriendo el piloto la fractura de una pierna y luxación de la articulación del hombro derecho.

El sargento 2.º Agustín Soto, el 11 de Junio; destruyó la plancha superior, la hélice, y cuatro largueros de un Escuela 35 HP.

El teniente ecuatoriano Pedro Traversari, el 15 de Junio, capotó en terreno lleno de agua en un Escuela 35 HP., mientras efectuaba un vuelo de entrenamiento, inutilizándose la hélice y dos cilindros del motor. El accidente se debió a un aterrizaje forzado por falla del motor.

El teniente boliviano Alfonso Crespo, el 20 de Julio, accidentó el Blériot Escuela N.º 3, en circunstancias que volaba por segunda vez.

El vicesargento 1.º Filemón Lizana, el 4 de Agosto, debido a una corrección brusca sobre el timón de dirección durante el decolaje capotó en el Deperdussin 80 HP., "Emisario Estay". Llevaba como pasajero al vice 1.º José Gómez, alumno del último curso. Ambos resultaron ilesos.

El 11 de Agosto de 1917, el teniente Darío Aguirre, llevando de pasajero al ingeniero Pedro Andrade M., capotó en el biplano Farman 50 HP., debido a que

en el momento de decolar se le desprendió la gorra al piloto, enredándose en la hélice, lo que motivó la rotura de ésta y de algunos cables, que imposibilitaron bruscamente al aparato para seguir corriendo.

Fara comprender este extraño accidente basta saber que el motor y la hélice de este avión estaban montados detrás del asiento de sus tripulantes.

El subteniente boliviano Ernesto Arévalo, el 11 de Agosto, por un mal aterrizaje accidentó el aparato Escuela N.º 4.

El 20 de Agosto, el sargento 2.º Eduardo Vásquez, al practicar rectas sin desprenderse del suelo en el aparato Escuela N.º 5, éste se elevó; pero como el alumno no estaba en condiciones de volar, el avión se precipitó al suelo, destrozándose completamente.

El 29 de Agosto, mientras el teniente Darío Aguirre volaba a 30 metros de altura, el motor del Farman 50 HP., que piloteaba, se detuvo repentinamente, lo que provocó un deslizamiento sobre el ala derecha hasta estrellarse en el suelo.

Si se consideran las escasas horas de vuelo efectuadas, se puede apreciar el enorme porcentaje de accidentes habidos en esa época de decadencia de los servicios de aviación. La escasa preocupación por parte del Gobierno por un arma de tal importancia y la Guerra Europea que no permitía importar aviones, fueron los motivos de pobreza un plantel que por sus adquisiciones de material y de



Alumnos del Tte. Da-
río Aguirre, con su
instructor.

hombres había logrado, dos años antes, ponerse a la cabeza de las instituciones similares de Sud-América.

A principios de Junio pasaron a disposición del Ministerio de Marina, el guardiamarina de primera clase Enrique de la Maza y el ingeniero 3.º Francisco A. Cruz.

El sargento 2.º Máximo Alvarado, recibido su brevet militar, fué destinado al Regimiento de Infantería N.º 3 "Yungay", de guarnición en San Felipe. En Septiembre regresó nuevamente a la Escuela para someterse a un entrenamiento de vuelo y quedar en condiciones de presentarse en forma eficiente a la Revista Militar del 19.

A mediados de Julio, el personal de alumnos del 5.º Curso fué distribuido para la instrucción práctica según la siguiente lista:

Oficiales monoplanistas: tenientes Figueroa, Preller, Arévalo, Suárez y Crespo.

Suboficiales monoplanistas: vice 1.º Gómez, sargentos 2.os Zapata y Vásquez.

Oficiales biplanistas: tenientes Arredondo, Vergara, Santelices, Bilbao y Carrasco.

Suboficiales biplanistas: sargentos 2.os Correa, Flores, Rodríguez y cabo 2.º Nordenflycht.

Desgraciadamente, el poco material, como se dijo anteriormente, no permitió que se recibieran de pilotos todos los nombrados, viéndose obligada la Dirección a hacer regresar a sus Cuerpos de origen a la mayor parte de los alumnos.

En Agosto, el teniente ecuatoriano Pedro Traversari y el sargento 2.º Agustín Soto, ambos del 4.º Curso, terminaron satis-

factoriamente las pruebas para optar al título de piloto aviador.

El mismo mes fueron dados de baja el sargento 1.º Luis Castro y el sargento 2.º Luis Torres. El primero de los nombrados, recibido piloto en 1914, se había desempeñado como instructor del 5.º Curso, y en repetidas ocasiones tuvo una lucida actuación como aviador. Posteriormente se dirigió al Ecuador contratado por el Gobierno de ese país, en donde permaneció por espacio de un año, al cabo del cual regresó a Chile, para dedicarse al comercio.

Por D/S. P. 1 N.º 1919, de 6 de Septiembre de 1917, el teniente 1.º Ignacio Aliaga, que había sido enviado a su Unidad de origen a principios del año, pasó a la Escuela de Aviación a preparar su brevet.

Con motivo de una revista pasada por el Comando, y después de trabajar en horas extraordinarias y en días festivos, la Escuela de Aviación estuvo en condiciones de presentar el material con sus respectivos pilotos que más abajo se detallan:

ESTADO DE FUERZA DE LA ESCUELA DE AVIACION EL 7 DE SEPTIEMBRE DE 1917.

- Jefe, 1.
- Oficiales, 10.
- Suboficiales, 4.
- Cabos, 3.
- Soldados, 11.
- Carros de aeroplanos, 4.
- Auto Faetón, 1.
- Camiones, 2.
- Auto-taller, 1.
- Caballos, 15.

ESCUADRILLA DE EVOLUCIONES

PILOTO	Nombre del aparato	Tipo del aparato y potencia
Teniente 1.º D. Aguirre	"Teniente-Bello"	Sánchez-Besa 80-90 HP.
Teniente 1.º A. Magnan	"Teniente Mery"	Blériot 80 HP.
Teniente 1.º D. Godoy	"Teniente Berguño"	M. Saulnier 80 HP.
Vice 1.º Lizana	"Emisario Estay"	Deperdussin 80 HP.
Vice 1.º Cofré	"Cabo Martínez"	Blériot 50 HP.
Sargento 1.º Farías	"Sargento Blanco"	Blériot 50 HP.
Sargento 2.º Ojeda	"Primero Rebolledo"	Blériot 80 HP.
Sargento 2.º Alvarado	"Magallanes"	Blériot 80 HP.
Sargento 2.º Soto	"Sargento Montero"	Blériot 50 HP.

En la relación adjunta no se menciona el material de Escuela (bastante reducido), ni el nombre de los alumnos que, entre oficiales y suboficiales, alcanzaban a sumar 24.

Nótese en el presente Estado de Fuerza el escaso personal de tropa con que contaba la Escuela de Aviación. Si bien es cierto que los aviones de esa época no tenían ni las dimensiones ni eran tan com-

plicados como los actuales, el caso personal de mecánicos no alcanzaba para atender a las reparaciones, lavado, carguío y alistamiento de los aviones, debiendo los oficiales, sin distinción alguna,

cooperar con los mecánicos en su ardua tarea. Y era común ver en las frías mañanas de invierno a los oficiales arrastrando los aviones a la cancha, y después de los vuelos, limpiarlos con agua y jabón.

NUEVOS PILOTOS MILITARES Y PILOTOS AVIADORES.

En Noviembre de 1917, la comisión, formada por el Comandante Carlos Lira, el capitán Depassier y el profesor del ramo, tomó los exámenes teóricos a los oficiales alumnos, siendo destinados a su Unidad aquellos que no alcanzaron a obtener notas suficientes.

Por esos mismos días, los sargentos Farías, Ojeda y Soto, del 4.º Curso, iniciaron sus pruebas

del raid militar, y cumplieron sin contratiempo el triángulo El Bosque - Naltagua - Requínoa - El Bosque.

El 13 de Noviembre, los mismos pilotos emprendieron vuelo en dirección a Curicó para cubrir los 300 kilómetros a una altura determinada, última prueba que los acreditaría pilotos militares. El sargento Farías efectuó el raid en muy buenas condiciones.



Instructores Ttes. Urrutia y Godoy y algunos de sus alumnos, entre ellos, los Ttes. Preller y Santelices, y los Sgts. Soto, Ojeda y torpedista Luis Farías.

aterrizando en la Escuela a las 5,55 P. M. de ese día.

El sargento Ojeda, tuvo que tomar tierra en Curicó, por falla del motor, y lo hizo con tan mala suerte, que rompió el tren de aterrizaje de su máquina.

El sargento Soto, a su vez, por concluirse el combustible, aterrizó sin novedad en Polonia.

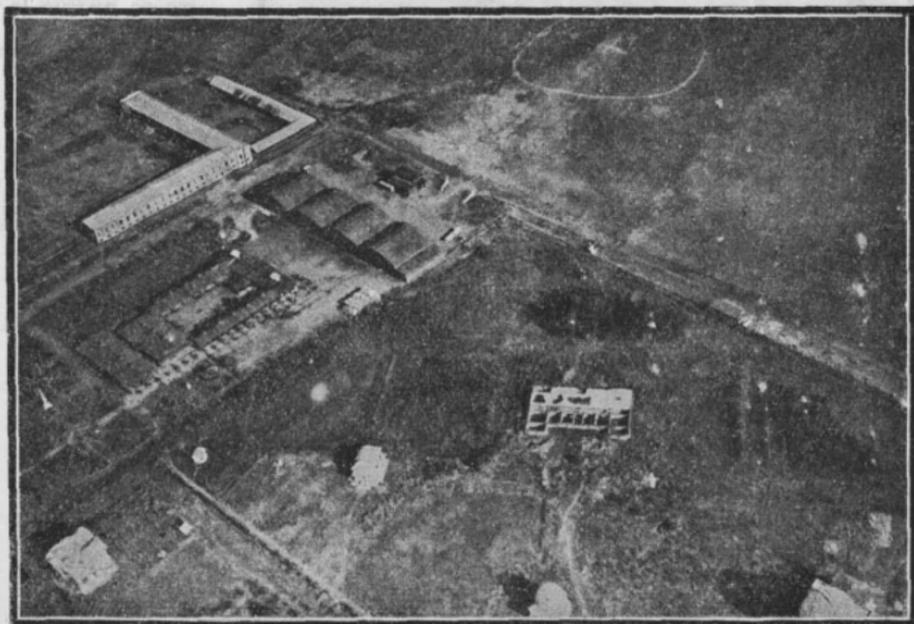
Ambos repitieron la prueba a fines de Noviembre, esta vez con éxito, recibiendo sus títulos de Pilotos-Militares.

El 18 de Diciembre regresaron a las Unidades Navales, el sargento 1.º torpedista Luis Farías y el maquinista Juan Constanzo. Es interesante hacer notar que del

primer personal enviado por la Armada a estudiar aeronáutica, ninguno prestó servicios efectivos de Aviación en la Marina, porque ésta carecía del material necesario.

En el único avión Escuela que no había sido destruido, el 20 de Diciembre, rindieron las pruebas para optar al título de Pilotos-Aviadores, los alumnos vicesargento 1.º Roberto Cofré (del 4.º Curso) y los tenientes 2.os Roberto Santelices y Eduardo Preller (del 5.º Curso).

En los días restantes del mes y comienzos de 1918 obtuvieron los suyos, el resto de los oficiales y suboficiales alumnos.



Vista aérea de las primeras construcciones de la Escuela de Aviación

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1917.

- 1.—Material Técnico.
- 2.—Aeródromo.
- 3.—Instrucción.

1.—MATERIAL TECNICO

Pingüinos. Aunque varias veces reparados, los dos Pingüinos Escuela, siguieron prestando útiles servicios.

Blériot Escuela. — Se han encargado dos de un tipo parecido, que servirán de base a un nuevo sistema de instrucción.

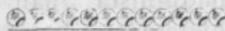
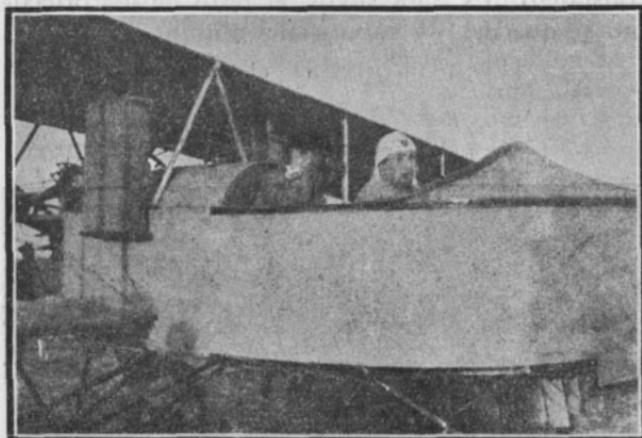
Blériot 50 HP. — El único aparato, que ha cumplido más de 500 horas de vuelo, pe-

rato que ha respondido a las exigencias del servicio.

Deperdussin. — El mismo de años anteriores, de gran rapidez, apropiado para la observación y aún para la caza.

Morane - Saulnier. — (Biplaza) 80 HP., Gnome. — Fué adquirido en la Argentina con el propósito de efectuar la travesía de los Andes, en él. Es un aparato de gran rapidez, sube a 2,000 metros, en 8 minutos; se le puede emplear como avión de observación o de caza. Duración de vuelo: 3 horas y media.

Sánchez-Besa (Biplano Escuela). — 100 HP. Anzani. — La Escuela contó con uno

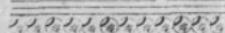


Sargento Verscheure

con un pasajero en

biplaza Sánchez-

Besa



ro su funcionamiento deja que desear por el exceso de trabajo y accidentes sufridos.

Blériot 80 HP. Monoplaza. — Construido en los talleres de la Escuela, ha dado espléndidos resultados. Sus características son su rapidez y estabilidad. Equipado para trabajar en reconocimiento y transmisión de noticias. En un caso dado puede emplearse como máquina de caza. Duración de vuelo: 4 horas. (Considérese las actuales velocidades de los aviones de caza, sobre 200 kilómetros por hora, y la de este Blériot, cuya velocidad no alcanzaba a 90 kilómetros por hora).

Blériot Tandem 80 HP. — El único apa-

para la instrucción de los biplanistas. Es de fácil manejo, velocidad reducida y radio de acción para una hora.

Sánchez - Besa (Biplaza) 90 HP. Cantón Uné. — Se recibieron tres, en Junio de 1916, sin ninguna clase de repuestos.

2.— AERODROMO

En las mismas condiciones del año anterior.

3.—INSTRUCCION

A principios de Abril se dió comienzo a la instrucción práctica de vuelo en los dos

Pingüinos y cuatro aparatos Escuela, de los cuales, solamente tres tenían motores. Los alumnos trabajaron en los Pingüinos mes y medio, mientras se daba tiempo a la preparación del material de repuesto de los Blériot Escuela.

Los alumnos más aventajados estuvieron bajo la dirección del capitán instructor, Arturo Urrutia. También desempeñaron tal puesto los tenientes 1.º E. Brandemberg, Darío Aguirre y Dagoberto Godoy y el vice 1.º Luis Castro.

Los motores, por el excesivo trabajo y los numerosos accidentes sufridos en la instrucción de los cuatro cursos anteriores, no prestaron ninguna seguridad a los pilotos, y fué así como varios de ellos quebraron sus máquinas en repetidas ocasiones, porque mientras efectuaban algunos vuelos el motor perdía su potencia o se detenía bruscamente provocando una difícil situación al alumno, que por su poca práctica se traducía en un accidente de consecuencias graves para el material y a veces para el piloto. Los tenientes bolivianos Crespo y Arévalo, rompieron 9 a 10 máquinas. Cada accidente costaba más o menos quince a veinte días de trabajo, retrasándose enormemente la instrucción de los alumnos.

En repetidas ocasiones, aún contando con un aparato armado, hubo que suspender la instrucción por falta de repuestos, los que

sólo llegaron a principios de Septiembre, demorando aún algunos días para dejarlos en uso, pues, venían sin armar.

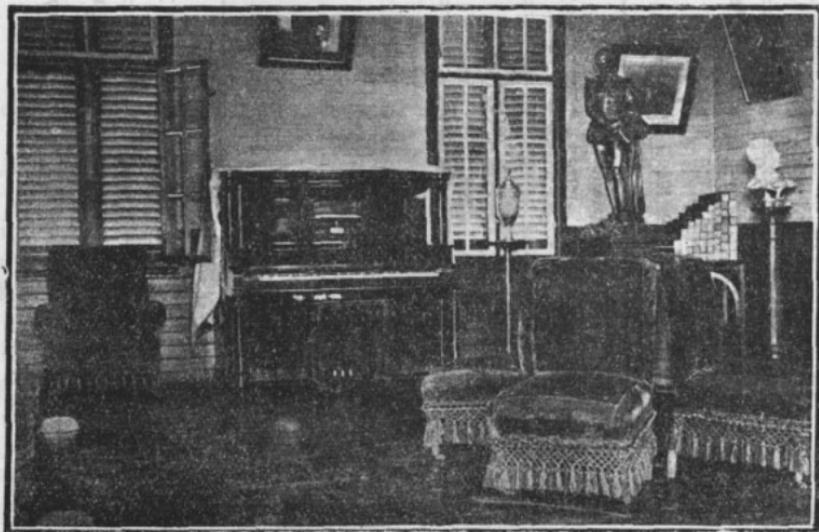
Se trató de arreglar los motores desgastados, retornando los cilindros para darles su antigua forma. Durante el ensayo hecho en vuelo, por el capitán instructor Arturo Urrutia, uno de los cilindros de un motor arreglado en esta forma reventó, demostrando prácticamente que no era posible hacer modificaciones en ellos.

Más tarde se colocó a los motores 35 HP., los cilindros del 60 HP. Anzani, pero ninguno de ellos pudo sostenerse más de 5 minutos en el aire y luego después no levantaban ni 5 metros del suelo.

Un motor nuevo de 25 HP., que llegó de Europa, fué accidentado por el teniente Traversari, quién cayó con su aparato en una gran poza de agua que había en el extremo Norponiente de la cancha. A causa del enfriamiento brusco, uno de los cilindros se quebró quedando inservible el motor por no haber repuestos.

Los alumnos fueron separados en la misma forma que el año anterior, en biplanistas y monoplanistas.

Los primeros contaban para la instrucción, con un Farman. Destruído éste, tuvieron que practicar en monoplano, con la consiguiente pérdida de práctica y de tiempo.



Primitivo Salón del Casino de Oficiales

ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

Oficiales alumnos del año 1917

GRADO Y NOMBRES	Piloto Aviador	Piloto Militar	Cuerpo donde sirve	Aparato que pilotea	Observaciones
Teniente 1.º José Arredondo	No	No	Escuela	Blériot	Debido al es-
Teniente 1.º Ignacio Aliaga	No	No	Escuela	Blériot	caso material no
Teniente Alfonso Crespo	No	No	Bolivia	Blériot	se recibió nin-
Subteniente B. Bilbao	No	No	Bolivia	Blériot	gún oficial en
Subteniente Ernesto Arévalo	No	No	Bolivia	Blériot	el transcurso del
Subteniente Alberto Suárez	No	No	Ecuador	Blériot	año.
Sargento Pedro Andrade	No	No	Escuela	Blériot	

Suboficiales alumnos del año 1917

GRADO Y NOMBRES	Piloto Aviador	Piloto Militar	Cuerpo donde sirve	Aparato que pilotea	Observaciones
Sargento 1.º Agustín Rodríguez	Si	No	Escuela	Blériot	
Vicesargento 1.º J. Gómez	Si	No	Escuela	Blériot	
Sargento 2.º M. Zapata	Si	No	Escuela	Blériot	
Sargento 2.º J. Francisco Correa	Si	No	Reg. Buin 1	Blériot	



CAPITULO VI

1918

SUMARIO:

Actividad de los primeros meses.

Comisión del capitán Arturo Urrutia a España.

Organización de la Primera Compañía de Aviación.

Misión inglesa del mayor Víctor Huston.

Primera travesía de los Andes en aeroplano.

Memoria de la Escuela correspondiente al año 1918.

ACTIVIDAD DE LOS PRIMEROS MESES

El escaso y viejo material de vuelo con que contaba la Escuela de Aeronáutica al comenzar el año 18, no permitió instruir más alumnos, y hubo necesidad de enviar a sus cuerpos a muchos oficiales del 5.º Curso, que no alcanzaron a recibir sus títulos de pilotos aviadores militares y ni aún el de pilotos aviadores. Entre ellos figuraron los tenientes Oscar Figueroa, Modesto Vergara, Roberto Santelices, Arnaldo Carrasco, Eduardo Preller, vicesargento 1.º Roberto Cofré y sargentos 2.os Agustín Soto y Luis Abarzúa.

Se dió preferencia para dejar en la Escuela, a los oficiales ex-

tranjeros, los cuales rindieron las pruebas prescritas por el Reglamento, obteniendo sus títulos de piloto-aviador el 23 de Febrero. Cuatro meses después obtuvieron los suyos y en el orden de lista, los siguientes alumnos: sargentos 2.os Agustín Rodríguez y Maximiliano Soto, ingeniero Pedro Andrade, tenientes 1.os Ignacio Aliaga y José Arredondo, vice 1.º José Gómez y sargentos 2.os Manuel Zapata y Francisco Correa.

Como en años anteriores, durante los ejercicios de vuelo hubo que lamentar numerosos accidentes; algunos graves, pero que no causaron muertes. La mayoría de

ellos se produjo por pérdida de velocidad y caída en "spin"; otros se debieron al mal estado de la cancha, con las consecuencias imprevistas de capotajes o "carrouseles".

Digna de citarse, pues dió mucha experiencia, fué la caída del sargento José del C. Ojeda, en el Blériot 80 HP. "Magallanes", ocurrida el 7 de Julio de 1918, a las 16.20 horas, cuando regresaba de haber efectuado un vuelo sobre el Batallón Telégrafos, en Santiago, y en circunstancias que tomaba la cancha en espirales cerradas. Este accidente pudo haberle costado la vida al piloto, ya que el avión se invirtió, a semejanza del de Merry. Si salvó con tres costillas fracturadas y varias otras lesiones de mediana gravedad, fué debido a que cayó dentro de un charco de ciénago y el piloto logró esconderse en el interior del fuselaje para esquivar el golpe en la cabeza. Quienes vieron la caída dicen que ésta demoró varios minutos, logrando un aficionado tomar la fotografía que va en la presente obra y que muestra al avión del sargento Ojeda, invertido, momentos antes de chocar con el suelo. A raíz de este accidente, el Departamento de Ingenieros y Servicios de Comunicaciones Militares, a cuyas órdenes estaba la Aeronáutica Militar, transcribió la siguiente nota, en que debe estar inspirado todo miembro de la Aviación:

"Esta Jefatura ha manifestado en repetidas ocasiones, que una conducta semejante a la observada por el piloto sargento Ojeda,

en que las maniobras con el material se ejecutan para demostrar valor temerario de los aviadores e impresionar a los espectadores, no está de acuerdo con el carácter militar de los pilotos, cuya acción debe desarrollarse dentro del espíritu tranquilo y sereno que requieren los elevados fines de toda acción militar.

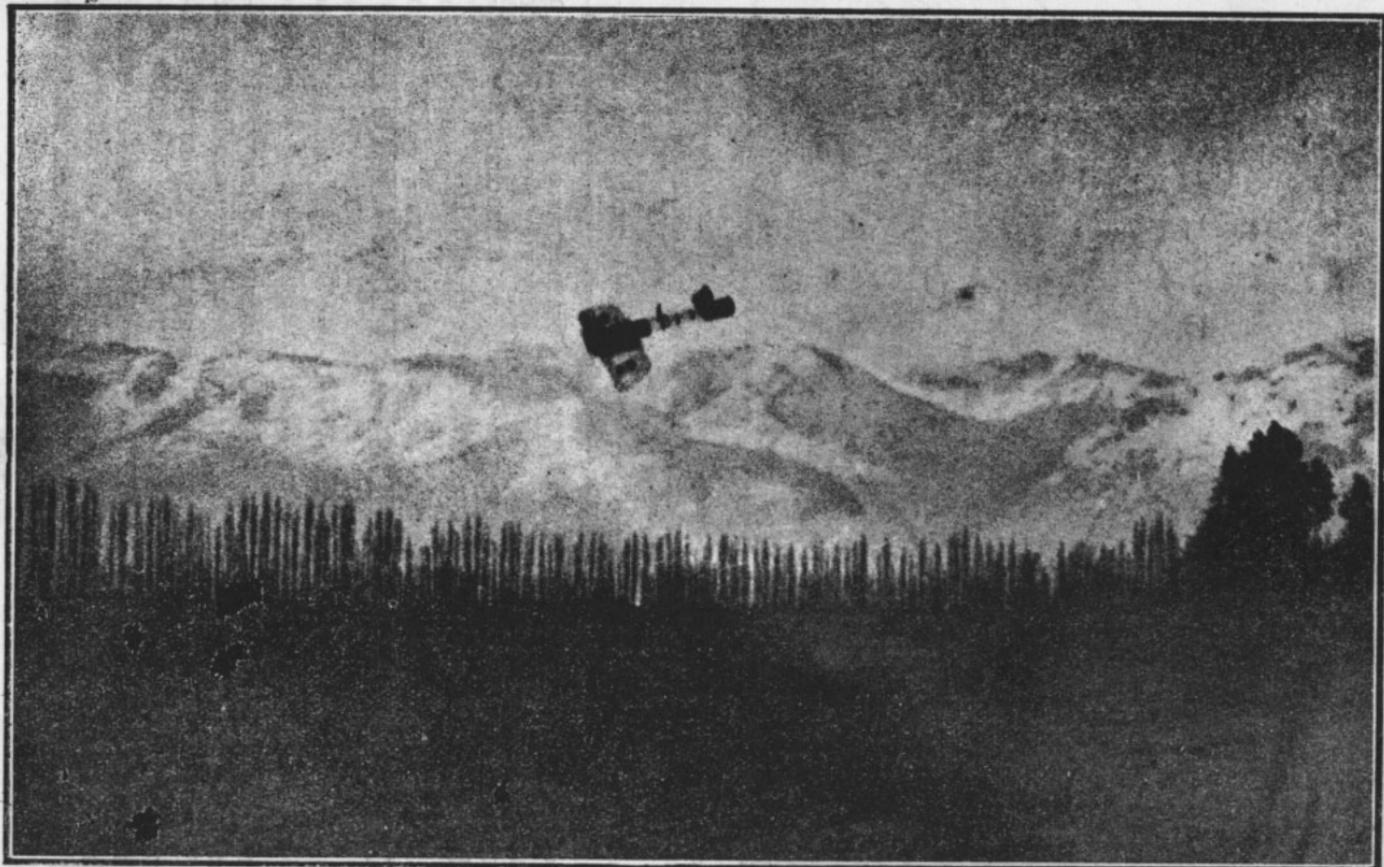
"El Ejército, en una palabra, no quiere educar acróbatas, porque no los necesita.

"El material y el adiestramiento de los aviadores adquiridos por el Estado con considerables sacrificios pecuniarios y la convicción que asiste a esta Jefatura de que el criterio de todos los pilotos militares se debe formar para el servicio que les está encuadrado en una Escuela de valor sereno y hábil, son motivos suficientes para que ella condene reiteradamente, en la forma más enérgica, actos como el verificado por el piloto militar sargento Ojeda, quién por una rara casualidad no perdió en él la vida".

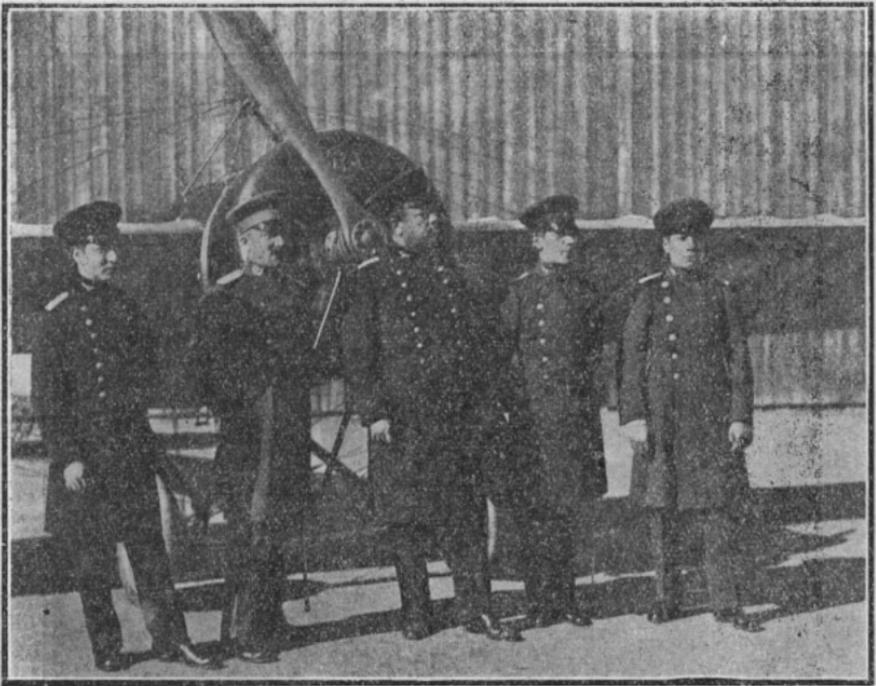
(Firmado). — Pedro Pablo Dartnell, coronel y jefe del Departamento.

A principios de Julio, el capitán Diego Aracena, que prestaba sus servicios en el Regimiento Infantería "Caupolicán" N.º 14, de guarnición en Valdivia, fué destinado a la Escuela de Aeronáutica, donde se hizo cargo de la instrucción práctica de los alumnos, en reemplazo del capitán Arturo Urrutia, que fué comisionado al extranjero.

A raíz de un grave accidente ocurrido al teniente boliviano Al-



El Blériot "Magallanes", piloteado por el sargento Ojeda se precipita, invertido, a tierra



El comandante Lira y el agregado militar de Boliya, con los oficiales de ese país, Ttes. Arévalo, Crespo y Bilbao, que hicieron el curso de pilotaje en la Escuela de Aviación

fonso Crespo, en que destruyó completamente el Blériot 50 HP., "Cabo Martínez", último avión de entrenamiento, el capitán instructor, Aracena, pidió a la Superioridad se paralizara el Curso, ya

que faltaba la materia prima para construir los repuestos de motores, y era necesario solicitarlos a Francia, país que, por motivos de la guerra, no despachaba los pedidos desde el año 16.

COMISION DEL CAPITAN ARTURO URRUTIA A ESPAÑA

En Mayo de 1918, el Supremo Gobierno, dada la situación de extremada pobreza de material con que contaba la Escuela de Aviación, resolvió comisionar al capitán señor Arturo Urrutia Villarreal, que se

había distinguido como un oficial de relevantes condiciones de piloto e instructor, para que se dirigiera a España a recibir material Hispano-Suizo, contratado previamente por el Gobierno.

Francia, que había sido hasta



El capitán don Arturo Urru-

tia Villarreal, que después de

desempeñarse como instructor

en la Escuela de Aviación, fué

comisionado al extranjero

entonces mercado de Chile en materias aeronáuticas, debido a la Guerra Mundial, no estaba en condiciones de vender absolutamente nada de sus pertrechos de guerra. Fué así como se resolvió comprar materiales en España, basándose en que la fábrica Hispano-Suiza estaba suministrando a los aliados, motores cuyas cualidades fueron sobradamente reconocidas.

El capitán Urrutia, en su comisión, compró también para nuestra aviación un biplano Caudrón - Escuela, sin motor, ya que

no se vendía en otra forma por motivos de la Guerra Mundial y, además, se le pensaba adaptar uno en Chile. Más tarde, esta compra mereció severa censura de ciertos técnicos que la declaraban enteramente inútil, induciendo, de esta manera, a la autoridad correspondiente, a obsequiarlo a la Escuela de Artes y Oficios para estudios preliminares de mecánica de sus alumnos.

En la fecha en que el Caudrón fué adquirido, era una máquina que distaba mucho de merecer el rechazo que en Chile encontró,

siendo ello en parte confirmado, cuando tres años más tarde, una mujer francesa, piloteando un avión semejante o con muy pocas variaciones, cruzó los Andes, desde Argentina a Chile, por su parte más alta.

Además del Caudrón, el capitán Urrutia adquirió un Spad con motor Hispano-Suizo de 100 HP.,

del tipo semejante al que empleaban los ases franceses que, como Guynemer, lograron las más increíbles proezas. Este avión fue posteriormente desarmado y retirado del servicio.

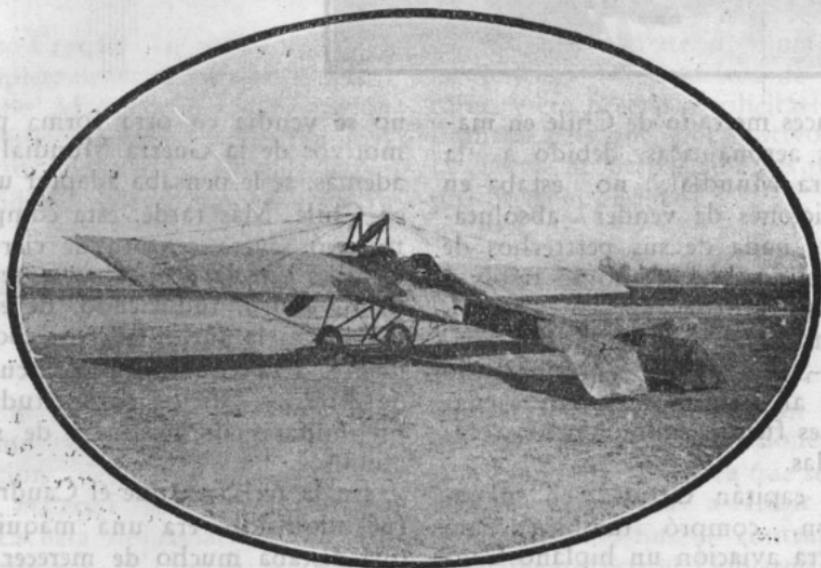
Terminada su misión en Barcelona, el capitán Urrutia regresó a Chile, en Diciembre de 1919.

ORGANIZACION DE LA PRIMERA COMPAÑIA DE AVIACION

Mientras tanto, en el mes de Julio de 1918, la Superioridad Militar, convencida de la necesidad imperiosa que había de dar algún porvenir a los oficiales aviadores, y de poder aprovechar los conocimientos adquiridos por ellos, consiguió del Supremo Gobierno la organiza-

ción definitiva de la Primera Compañía de Aviación, con el firme propósito de seguir creando una cada año, hasta quedar cada División del Ejército con su unidad correspondiente.

El año anterior, por Ley N.º 3264, de 6 de Septiembre, se había autorizado la creación de esta



El Deperdussin "Emisario Estay"



Personal de pilotos de la 1.ª Compañía de Aviación, frente al Morane. De izquierda a derecha: sargento Soto, tenientes Sócrates Aguirre y Cortinez, capitán Pérez Lavín, tenientes Dario Aguirre y Preller, y sargentos Ojeda y Lagos

Compañía, y el 26 del mismo mes, se le dió su respectiva dotación de pilotos, mecánicos y material. Transcurrió el año 1917, y no se pudo organizar definitivamente esta Unidad, debido a que el nombramiento del personal de tropa y empleados especiales que tendría de dotación, no había sido consultado en el Presupuesto de ese año. Fué así como sólo el 26 de Junio de 1918, por Decreto Supremo G. 1 N.º 4867, pudo organizarse en forma definitiva, fijándosele como primera guarnición, "El Bosque".

Desde sus comienzos, la Primera Compañía trabajó con el mayor

entusiasmo, empleando los siguientes aviones entregados por la Escuela de Aviación, en cumplimiento a una nota del Departamento de Ingenieros y Servicios de Comunicaciones Militares:

Un Morane-Saulnier, biplaza, motor Gnome, 80 HP.

Un Deperdussin, biplaza, motor Gnome, 80 HP.

Un Blériot ("Primero Rebolledo"), biplaza, motor Gnome 80 HP.

Este material, bastante anticuado, fué reemplazado algunos meses más tarde por los monoplanos Bristol, obsequiados a Chile por

el Gobierno inglés, a título de compensación, porque había requisado, entre otras unidades de nuestra Marina, el acorazado "Lord Cochrane", actual "Eagle", durante la Guerra Europea.

Con el transcurso de los meses, se fué designando el personal que debería componer la Compañía, en tal forma que, a fines del año éste era el siguiente:

Comandante: capitán Enrique Pérez Lavín.

Ayudante: teniente Sócrates Aguirre.

Oficiales:

Teniente Darío Aguirre.

Teniente Dagoberto Godoy.

Teniente Federico Barahona.

Teniente Armando Cortinez.

Teniente Emilio Brandemberg.

Contador Carlos Yánquez.

Suboficiales: Alvarado, Ojeda, Soto, Lagos, Miguel Cabezas, Abraham Villalobos y Luis Clavel.

Entre otros de los trabajos interesantes desarrollados por la mencionada Unidad, figuraron estudios prácticos de reconocimientos militares, levantamientos de croquis, fotografías y vuelos en escuadrilla.

Posteriormente, la 1.^a Compañía, de acuerdo con la organización diversa de los Servicios de Aviación, recibió distintas denominaciones, siendo estas las de: "Escuadrón de Aviación", "Escuadrilla de Aviación", "Escuadrilla Mixta de Aviación y, por último, desde Enero del año 1926, "Grupo de Aviación N.º 3", con guarnición en la ciudad de Temuco.

A principios de Octubre, en la Quinta Normal, se llevó a cabo una Exposición de Automóviles y Aeroplanos construidos en Chile, organizada por el Aero Club, con el doble propósito de despertar el entusiasmo entre los aficionados y procurarse algunos recursos para continuar la instrucción de aerostación que desde algún tiempo atrás se venía haciendo. La Escuela de Aeronáutica presentó dos aparatos Blériot (un biplaza Gnome 80 HP. y un monoplaza Anzani 60 HP.), construidos en los propios talleres de la Escuela; además, un carro de transporte para aeroplanos, repuestos, hélices, etc., que en nada se diferenciaban de estas mismas especies importadas.



El Morane - Saulnier,

de dotación de la Pri-

mera Compañía de

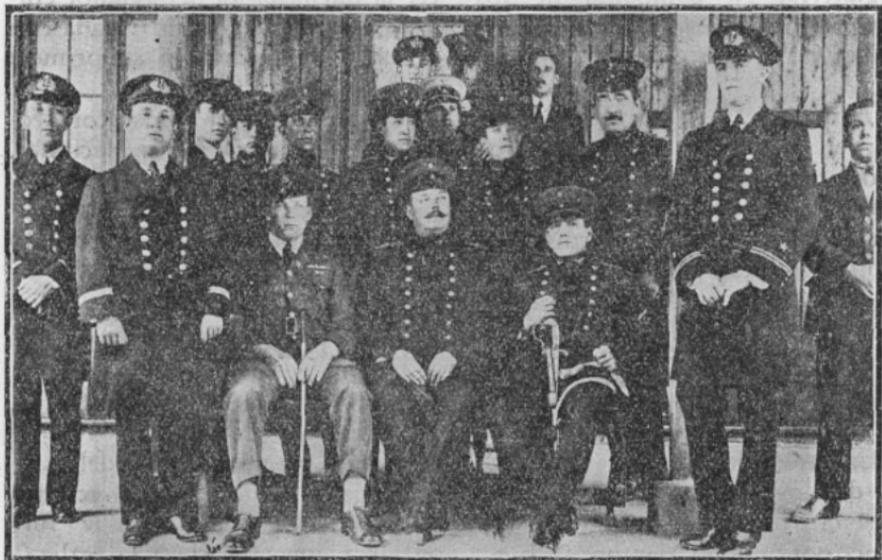
Aviación

MISION INGLESA DEL MAYOR VICTOR HUSTON

El año 1914, existían en construcción en los astilleros ingleses, varias unidades para nuestra Marina, que fueron requisadas con motivo de la Guerra Europea.

Terminadas las operaciones, al proceder al pago del material enajenado, Inglaterra agregó, a título de compensación, una numerosa

material a fines del año 1918, hubo necesidad de construir nuevos hangares, echándose las bases de éstos en el extremo Norte del Aeródromo, al lado del zanjón que cruzaba la cancha y cuya existencia fué motivo de numerosos accidentes. La construcción de estos hangares, que cubren



Grupo de oficiales del Ejército y Marina, alumnos en la Escuela de Aviación, con el comandante Lira, el mayor Huston y el capitán Áracena, subdirector de la Escuela.

partida de aviones modernos de los siguientes tipos: De Haviland, con motor Armstrong - Siddeley-Puma, de 240 HP.; Experimental Scout, con motor Hispano-Suizo de 180 HP.; Bristol, con motor Le Rhone de 110 HP. y aparatos Sopwith Baby, con motor Clerget de 130 HP., para la Marina. Con la llegada de este

una extensión de 1,400 metros cuadrados, se hizo de cemento armado, y se invirtió en ellos la suma de \$ 135,900.

Gracias a las inteligentes y patrióticas gestiones de nuestro Ministro Plenipotenciario en Londres, Excmo. señor don Agustín Edwards, se contrató a fines del año 1918 en Inglaterra, al distin-

guido piloto militar, capitán Víctor Huston, para que reorganizara los servicios de aviación, conforme a los adelantos y a las experiencias que con la Gran Guerra habían obtenido los países europeos.

Llegado a Chile, el capitán Huston fué asimilado al grado de mayor, procediendo con todo entusiasmo a dar comienzo a sus actividades de armar y probar los aviones recientemente llegados de Inglaterra, en compañía de los competentes mecánicos Arturo Oakes y W. Preston, ambos ingleses.

Armados los primeros Bristol, el mayor Huston asombró a los alumnos de la Escuela y después a todo Santiago con sus proezas aeronáuticas. El "spin", el "roll", el "deslizamiento", ya no

fueron un misterio para quienes jamás habían tenido la oportunidad de ver volar y pilotear tan modernas máquinas aéreas, y fué así como al recibir las instrucciones del caballero inglés, nuestros pilotos, Aracena, Lizana, Alvarado, Godoy y otros, se lanzaron al espacio y evolucionaron causando también la admiración de cuantos los observaban. Huston no pudo dejar de reconocer la buena pasta del aviador chileno, la que quedó confirmada con el éxito de Godoy en su primera travesía de los Andes.

En su labor de consultor técnico de la Fuerza Aérea Nacional, el mayor Víctor Huston fué hábilmente secundado por el ingeniero 2.º de la Armada, Fernando Solano.

PRIMERA TRAVESIA DE LOS ANDES EN AEROPLANO

La travesía de la Cordillera de los Andes en aeroplano fué la preocupación que dominó por mucho tiempo a chilenos y argentinos, y empezó a intensificarse junto con los progresos más y más halagadores de la aviación: Newbery, Mascías y Zanni, en la Argentina; Figueroa, Fuentes y Godoy, en Chile, todos acariciaron con igual entusiasmo la realización de esta prueba, que debía tener necesariamente el mérito de una hazaña.

Jorge Newbery, el intrépido piloto que muriera trágicamente en la lucha tenaz por la conquista del espacio, tuvo sus vacilaciones.

Pensó en las seguridades del esférico, pero luego, el perfeccionamiento de los aeroplanos, le impulsaron nuevamente a la realización de su primer proyecto. Un día, ensayando un aeroplano de su compatriota Fels, sufrió un accidente que le costó la vida.

Inspirado en los mismos ideales de Newbery, el ingeniero Mascías partió también en demanda del suelo chileno, pero un desgraciado accidente sufrido en Usallata, le obligó a desistir de su propósito.

Fracasos como éste no desalentaron al piloto civil chileno Clodomiro Figueroa, que desplegó

constantemente actividades, y si no lo
gró vencer, fue debido a la escasa
potencia del motor de su avión.

desistió de efectuar la prueba, en
vista de que los aparatos no res-
pondieron suficientemente.



El teniente 1.º Dagoberto Godoy Fuentealba, que cruzó los Andes por su parte más alta,
el 12 de Diciembre de 1918

constantemente actividades, y si no logró vencer, fué debido a la escasa potencia del motor de su avión, ya que algunos años más tarde logró efectuar la travesía sin novedad en un Morane-Saulnier de 120 HP.

Después del raid alentador del teniente argentino Candelaria, el 13 de Abril de 1918, que cruzó los Andes por Zapala, cerro Relén, a 2,180 metros, cubriendo 250 kilómetros en 2 horas 30 minutos, surgieron dos nuevos empuños rivales: Zanni en la Argentina, y David Fuentes en Chile. El primero de los nombrados alcanzó a practicar diversas tentativas que no dieron resultado.

Diversas circunstancias especiales influyeron luego para que la travesía de los Andes fuera realizada por un chileno, siendo una de ellas la llegada a Chile del material Bristol, cedido por el Gobierno Británico, y a cuyo cargo venía el mayor Huston. Este declaró breves días después de su arribo a Santiago, que los aviadores chilenos poseían todas las cualidades del verdadero piloto, y aseguró también la confianza en los elementos que se le habían encomendado traer al país.

Las circunstancias expuestas hicieron renacer con mayor brío y entusiasmo el propósito que desde la Escuela Militar abrigaba el teniente Godoy, relativo al paso de los Andes por Tupungato.

Godoy, antes de llegar los Bristol, había probado en diversas ocasiones los distintos modelos de aeroplanos que existían en la Escuela de Aviación, pero

desistió de efectuar la prueba en vista de que los aparatos no respondieron suficientemente. En Noviembre de 1918, comenzaron a llegar a la Escuela los primeros monoplanos de caza Bristol "Le Rhone" que podían volar de 5,000 a 6,000 metros de altura. Godoy no necesitaba más; tomó un día al mayor Huston del brazo, lo llevó a la cancha, le mostró el macizo andino y le preguntó a boca de jarro:

—¿Cree Ud. que "eso" se puede cruzar?

Huston sonrió afirmativamente, encantado ante la vehemencia de aquél muchacho que soñaba con una gloria que quería para él y su patria.

Durante el período de instrucción, que fué muy breve, Godoy se distinguió por su preparación y arrojo.

Consciente de los méritos de este oficial, Huston afirmó seriamente la posibilidad de que fuera un chileno el que cruzara por primera vez los Andes. Para este efecto, la Superioridad dispuso que el teniente Godoy pasara como oficial de planta a la Escuela de Aeronáutica, dejando de pertenecer al Regimiento Ferrocarrileros. Inició entonces algunos vuelos de entrenamiento, especialmente de altura, en los cuales afirmó sus antecedentes ya conocidos.

Como una prueba de la constancia del piloto, merece citarse el siguiente caso:

A mediados del año, el teniente Godoy, en las antiguas máquinas de la Escuela, quitó el record nacional de altura al aviador civil

David Fuentes, elevándose a 4,200 metros: Fuentes sólo había alcanzado a 3,800 metros. Posteriormente, cuando la Escuela contaba ya con los elementos llegados de Gran Bretaña, el piloto de la misma Escuela, sargento Lizana, superó a Godoy en este record, alcanzando a 5,500 metros en uno

1918, por la tarde, encontrándose todo dispuesto para la realización de esta magna prueba, se fijó el día Domingo 8 para la partida de Godoy. Desgraciadamente, por no haberse alcanzado a solicitar el permiso reglamentario, la prueba hubo de postergarse para el Jueves 12.



El teniente Godoy después de su aterrizaje en Lagunillas. Nótese el estado en que quedó el avión

de los Bristol "Le Rhone". Godoy, en esta ocasión, felicitó efusivamente al sargento Lizana, manifestándole sí, que estaba dispuesto a superarlo en una fecha no muy lejana.

Godoy, exonerado de todo servicio, para los efectos de su mejor preparación, continuó, sin pérdida de tiempo, entrenándose en el manejo del aparato en el cual tentaría la travesía.

El Sábado 7 de Diciembre de

El jefe del Departamento de Ingenieros, coronel Dartnell, cumplió el Martes este requisito, acercándose al Ministro de Guerra. A la petición del coronel Dartnell, el Ministro señor Bermúdez vaciló un momento, haciendo ver algunas consideraciones acerca de la responsabilidad que podría caberle en este asunto.

La respuesta del coronel decidió al Ministro de Guerra.

Si hay tanta seguridad, — le



El teniente Godoy rodeado de algunas autoridades, en Mendoza

dijo el Ministro, — si estima Ud. que el vuelo se efectuará sobre la base de antecedentes verdaderamente matemáticos, cuente Ud. con el permiso solicitado.

Momentos más tarde, el coronel Dartnell llegó a la Escuela de Aeronáutica de "El Bosque" y secretamente ordenó dar término a los últimos preparativos indispensables para asegurar el éxito de la travesía.

Conocida la determinación del señor Bermúdez, el comandante de la Escuela, mayor Carlos Lira, el mayor Huston, el ingeniero de la Armada, Solano, el ingeniero de la Escuela, Pedro Andrade, y el

piloto Dagoberto Godoy, acordaron guardar la más absoluta reserva a fin de llevar a la práctica el proyecto, sin anuncio de ninguna especie.

Sin pérdida de tiempo, los anteriormente nombrados se dedicaron a trabajar en el alistamiento del aeroplano, a fin de dejarlo en las condiciones inmejorables que se necesitaba para la realización de tan gran proeza. La noche anterior a la prueba, el teniente Godoy estuvo hasta tarde con sus compañeros; arregló un pequeño mapa, revisó el avión, cargó los estanques, corrigió su brújula y se durmió como de costumbre, sin

hacer siquiera comentarios sobre su empresa del amanecer.

A las 3 de la madrugada del día 12 de Diciembre de 1918, se iniciaron los últimos preparativos del Bristol 4988, a cargo del mayor Víctor Huston, quien revisó hasta los más mínimos detalles ordenando hacer ésta o aquella obra a fin de que la empresa del chileno que debía cruzar el maziso andino no fracasara por deficiencias del aparato que debía montar.

Poco después de las 4 A. M. el teniente Godoy llegó a la cancha a recibir órdenes terminantes del mayor Huston, y que no podía dejar de cumplir. Fué luego al Casino a servirse una taza de café, para volver a su máquina, que en esos momentos estaba rodeada por los mecánicos, su jefe y sus compañeros. Sonriendo, sin despedirse, subió al avión; probó

el motor un instante y cuando ya iba a dar la señal de partir cortó la chispa para gritar:

—Voy a probar el motor, y si va bien.....

El Bristol, tras un corto decolaje, se remontó en los aires guiado por la mano maestra del piloto; continuó su vuelo en espiral hasta alcanzar en pocos minutos a cerca de 4,000 metros de altura; evolucionó por un corto rato para orientarse, tomando en seguida la dirección que lo debía conducir al logro de su ideal.

Media hora después, los montes del Tupungato parecían tragarse el puntito negro que desapareció junto a ellos. Desde ese momento, todos los que lo observaban se mostraron inquietos, a tal extremo que ni siquiera se dirigieron la palabra, ni atinaron a dedicarse a sus trabajos. La nerviosidad pre-



El héroe de los Andes, momentos después de haber realizado la feliz travesía



Durante una manifestación al teniente Godoy

dominaba en el espíritu de aquellos hombres que pensaban en la suerte del compañero y en las glorias de Chile.

Era preciso que Godoy triunfara, era necesario que ese oficial del Ejército chileno demostrara una vez más la energía y el carácter de nuestra raza, venciendo una de las barreras naturales más poderosas del orbe, para devolver la calma y la alegría a sus compañeros y afianzar una vez más el empuje de los hijos de Chile.

Minutos después de las 7 se recibió en la Comandancia de la Escuela el primer telegrama dando cuenta del cumplimiento de la palabra empeñada por un chileno. El teniente Godoy había atravesado la Cordillera de los Andes a la altura del Tupungato, hasta aterrizar a las 6.35 A. M., en el lugar denominado Lagunillas, en los alrededores de Mendoza.

El anuncio de la travesía se esparció rápidamente por la capital, demostrándose en diversas formas el regocijo explicable que producía en el público la noticia. En la Escuela de Aviación se ordenó la suspensión de todas las labores,

mientras el Comandante Lira invitaba al personal a beber una copa de champagne en honor del mayor Huston, y del teniente Godoy.

En los cuarteles se izó el pabellón nacional y varios oficiales oradores hicieron uso de la palabra refiriéndose a la magna prueba.

Frente al Regimiento de Carabineros, en Providencia, más de 2,000 soldados vivaron a la patria con el cariño con que un chileno sabe hacerlo, lanzando al aire sus gorras como una manifestación de los sentimientos que no pueden ser expresados por la palabra. En el rostro tostado por el sol, se reflejaba la intensa dicha de sus pechos generosos y en el acento firme de sus vítores había algo que hacía endurecer los músculos y acudir las lágrimas a los ojos en un escalofrío en que el ser entero cantaba a la patria un himno de guerra.

“Puedo asegurar”, ha dicho Godoy, “que iba tranquilo, tanto como de costumbre, pues me había acostumbrado a pensar que de

mi misma calma pendía el éxito.

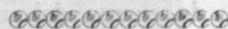
Si alguna emoción llevaba, era la de ver cumplido mi sueño dorado. Iba a ver por fin, desde lo alto, las cumbres nevadas que tantas veces había mirado desde el Aeródromo. Mi preocupación constante fueron el altímetro, la brújula, el funcionamiento de la bomba de aceite y las revoluciones del motor.

Alcanzados los 15.000 pies, miré hacia abajo: estaba en un mundo desconocido, la cordillera con sus quebradas, valles, faldas y laderas heladas. A la izquierda, el Tupungato se alzaba junto a mí, a mi altura, más alto quizá, como un rascacielo enorme que emergía de la tierra en busca del cielo. El lado argentino, de topografía distinta, se presentaba como una falda grande y lisa, casi horizontal, una palma de mano, alba y helada, hospitalaria, que incitaba a posarse en ella. La velocidad del Bristol fluctuaba entre 180 y 190 kilómetros por hora, motivo por el cual la decoración cambiaba con suma rapidez a la altura

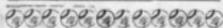
fantástica de 6.300 metros. Pasada la frontera, reduje motor para planear, y cuál no sería mi sorpresa al ver que el motor callaba y se detenía casi por completo. ¿Qué había pasado? La bomba automática no funcionaba y la bencina no llegaba al carburador. Trabajé un momento con la bomba de mano y el rotativo partió nuevamente.

Era necesario descender. Disminuí pues un poco el gas, y comencé a perder altura poco a poco. Aquí sufrí las consecuencias de un baile infernal que duró felizmente tres o cuatro minutos, debido a que esa mañana había habido un temporal de viento en el lado argentino y aún quedaban restos del ciclón.

Para encontrar Mendoza me guíé por el curso de un río que supuse fuera el del mismo nombre. Efectivamente, al cabo de algunos minutos divisé a lo lejos, en el fondo, entre los últimos cerritos, la población de Mendoza, cuyos detalles no se distinguían debido a la densa bruma



Godoy, en el Consulado chileno de Mendoza, después de efectuar la travesía de los Andes



reinante en el lado argentino. Como no me fuera posible encontrar la cancha de Tamarindos, seguí planeando hacia el Este, hasta encontrar un campo más o menos parejo, donde decidí aterrizar, por falta de combustible. La velocidad del Bristol y el "ralenti" de su motor rotativo, hizo que la má-

sentí una emoción grande y extraña al pensar en mi sueño cumplido..... ¡Había cruzado los Andes!".

Efectivamente, los Andes habían sido vencidos por vez primera, y fué a Godoy a quién correspondió la honra de pasear el tri-



El teniente Godoy rodeado de algunos oficiales argentinos y chilenos, en su viaje de regreso a Chile

quina corriera hasta el final de la cancha y se estrellara con una alambrada, destruyéndose el tren de aterrizaje, un ala, y la hélice. Salté a tierra un poco enervado, las manos agarrotadas de frío, algo congestionado aún por el enrarecimiento de la altura, pues no llevaba oxígeno. Salté a tierra y

color chileno por sobre las montañas nevadas por una de sus partes más altas.

El accidente no restó en lo más mínimo a la hazaña efectuada, y fué por eso que a su regreso a Santiago, el 17 de Diciembre, Godoy fué ovacionado y recibido como un héroe, correspondiéndole a don

Rogelio Ugarte, entonces Alcalde de Santiago, darle la bienvenida en nombre de los habitantes de la capital, en los siguientes términos:

"Señor teniente Godoy:

La ciudad de Santiago se encuentra conmovida hasta lo más íntimo del alma, con motivo de la hazaña que acabáis de realizar: centenares de miles de corazones patrio-

que sobre nuestros campos de esmeralda se alzan sus más gigantescas alturas, porque de nuestro lado caen las pendientes más abruptas, porque hacia nosotros vuelan sus soberbios y solitarios cóndores. Era natural que un chileno franqueara antes que nadie la línea inaccesible hasta ayer en que se confunden la majestad de la montaña con lo infinito del espacio. Era lógico que el más potente vuelo del mundo partiera de la tierra de los cóndores. Y eso es lo que vos habéis realizado teniente Godoy, sin miedo, sin ostentación, pero sin vacilaciones, al traspasar apenas los

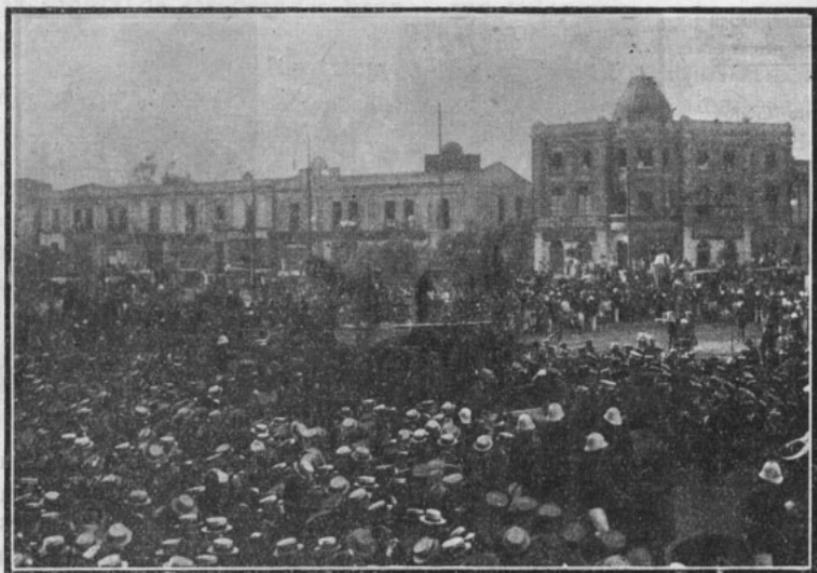


Godoy, en brazos de la muchedumbre que lo ovaciona delirante, a su llegada a Santiago

tas vibran al unísono, con el entusiasmo que habéis sabido encender en ellos, y yo, como Alcalde de Santiago, me siento enaltecido por la suerte que me cabe de ser el primer portavoz de tan nobles sentimientos, por traer hasta vos, teniente Godoy, la bienvenida y el aplauso de la capital de la República. Desde aquí hasta los más lejanos extremos de la ciudad, os espera de pie el pueblo entero de Santiago, que agradece el esfuerzo que habéis realizado, dando una vez más la prueba de lo que es capaz el hijo de Chile cuando se pone en situación de obrar, sea cual fuere la magnitud de la empresa que se le confíe. La majestuosa montaña que nos dió por baluarte el Señor, es más que todo chilena, por-

umbrales de la juventud. Honor a vuestro pujante corazón y vuestro patriotismo acendrado, a ese patriotismo ajeno a toda clase de exageraciones, que consiste en dejar bien puesto el nombre de Chile, tanto en la paz como en la guerra. Recibid la bienvenida que os doy en nombre de la ciudad de Santiago, y entrad a ella, sabiendo que ya tenéis un lugar de privilegio en el corazón de cada uno de sus habitantes".

Inmediatamente después, y durante una hora se organizó el desfile en que tomaron parte 200,000 almas.



Frente a la Estación Alameda, momentos antes de iniciarse el grandioso desfile que condujo a Godoy hasta el Club Militar

Desde la Estación Alameda hasta el Club Militar (Plaza de Armas), fué conducido en hombros de la muchedumbre que no hallaba cómo exteriorizar la admiración por el pequeño héroe, que como dijera Belisario Roldán, en un discurso, "lanzó la primera mirada que las cumbres vieron venir de más alto que ellas mismas".

Todo lo que se diga es poco: hubo premios, fiestas, medallas, ascensos y mil cosas más con que el Ejército, el Gobierno, las Cámaras y el pueblo manifestaron su entusiasmo.

Bajo el título de "Después de la Victoria", Víctor Noir, escribió las líneas que a continuación se reproducen, y que revelan la emoción que sólo inspiran las grandes hazañas:

"El teniente Godoy, salió a las 5.05 del Aeródromo de "El Bosque" y aterrizó a las 6.35 en Mendoza. La noticia vino con las primeras brisas de la mañana a refrescar el alma nacional. El Ejército chileno había ganado un record ante el mundo, y aquél oficialito exiguo de cuerpo y de alma cumbres acababa de rozar, era ya el as de los aviadores americanos.

"Toda esta epopeya del esfuerzo y de la audacia de una raza, tan espléndida confirmación de todas las tradiciones militares de un siglo, sólo había tomado noventa minutos indiferentes de la vida de un pueblo que reposaba inconsciente del gran acto glorioso que iba cumpliendo a 7.000 metros de altura, un muchacho modesto y olvidado, que el he-

El teniente Godoy
en el carro que lo
condujo de la Esta-
ción Alameda al
Club Militar



roísmo convertía en el más alto porta estandarte de la bandera chilena.

“Luego la buena nueva corrió por todas las ciudades, fluyeron las lágrimas a los ojos, los oficiales se abrazaron mudos de orgullo y las fanfarras militares salieron a las puertas de los cuarteles para tocar sus marchas de batalla como antaño cuando llegaba la noticia de una nueva victoria o de una nueva inmolación en aras de la patria. Y junto con un sollozo de entusiasmo ascendió a todos los labios un sofocado ¡Viva Chile!

“Una semana entera de silen-

ciosa preparación. Nadie en el público conocía la empresa que alentaba en el cerebro de todos nuestros aviadores como una ilusión de fuego. El mayor Huston, el rival del glorioso Richthofen, el compañero de Guynemer el Grande, armaba una a una las máquinas Bristol, obsequiadas por Inglaterra y a medida que las iba probando con el primer sabor del peligro tan caro a esos prometidos eternos de la muerte y de la gloria, Huston, él también iba soñando. Ser el recordman de la América, llevar él, un caballero de Victoria, la enseña de San Jorge



Uno de los numero-
sos arcos que se eri-
gió a Godoy en

Santiago

a la cabeza de las grandes hazañas de los días de paz.

“Pero el gentilhomme inglés tenía, como los de su raza, el culto del deber y de la cortesía y rindió a la oficialidad chilena en nombre del Ejército y del Rey, el homenaje de su ilusión más ambicionada. Allí en Europa había derribado él en singular combate 15 máquinas enemigas, había caí-

ron velos grises, una inmensa esmeralda ocupó el cielo, la máquina que iba a conquistarlo esperaba, junto con el amanecer las siluetas marciales se agruparon en torno del aeroplano; el mecánico dió los últimos toques a las piezas vitales, el coronel jefe temblaba de impaciencia. Hablaron poco. Con voz entre cortada el teniente pidió órdenes y las recibió:



Manifestación al teniente Godoy, en el Club Militar

do a su vez, envuelto en llamas desde 3,000 metros de altura y acá en Chile seguía siendo grande con toda la modestia de los verdaderos héroes.

“Durante la última noche ninguno de los aviadores durmió. Recogido en las sombras de su humilde cuarto de trabajo, el teniente Godoy pensó en ese enigma sublime de los vientos y de las cordilleras que en breves horas más iba a resolver, pensó en los años lejanos de la vida primera y en los siglos de la lucha de una hora que iba a entablar con su alma, con todos sus nervios, con toda la fuerza de una juventud que no sabe inclinarse ante el peligro.

“Luego las tinieblas se torna-

“¡Cruzar los Andes! Objetivo ¡Mendoza!” Ultimos saludos militares, apretones de mano emocionados. ¡Listo! ¡Largar!

“Y junto con el primer rayo de sol, el teniente Godoy ascendió en busca de la gloria en su pequeño monoplaneo, hacia las profundidades de la esfera de cristal y espuma que parecía reposar sobre las almenas de esa fortaleza de montañas despreciativas y tal vez ansiosas de seguir anegándose en la pereza sublime de esa naturaleza que despertaba.

“Y cuando fué perdiéndose en el espacio, despertando con la palabra de ese motor poderoso que parecía ir diciendo: ¡Por Chile! ¡Por Chile! a las sendas vírgenes

del firmamento, con el tricolor desplegado por encima de donde jamás ondeara bandera alguna, los que lo miraban pudieron pensar en la grandeza de esa tradición eterna del Ejército de Chile: ¡Venecer o morir! No ser superado jamás ni en la ciencia de la victoria ni en el culto apasionado de la muerte”.

La prensa argentina tuvo también palabras de elogio para el piloto chileno. Así por ejemplo, dijo: “La hazaña del teniente Godoy, nos llena de emoción y entusiasmo, y la celebramos como si la hubiese realizado uno de los nuestros. Por ello tributamos nuestro más sincero homenaje al joven piloto, que inscribe su nombre en las páginas de oro de la aviación mundial; felicitamos a la aviación chilena por el hermoso espécimen de la raza americana. Ante este bello triunfo viene a nuestra mente y corazón el recuerdo de esos viriles patriotas y muchachos que intentaron la hazaña y sucumbieron en esta prueba, a causa, tal

vez, de la temeridad y extrema confianza en el dominio de las alturas”. “La Argentina”, editorialmente, escribe: “El hecho que no haya sido un compatriota el que recogiera este lauro, no disminuye el valor de la hazaña, y con verdadero regocijo tributamos al vencedor el homenaje y admiración de simpatía, quien ha sabido demostrar en buena lid que la montaña divisoria no es más que una expresión geográfica, desde que por encima de sus cumbres como por sus entrañas quedan unidos dos pueblos en contacto permanente, y dos nacionalidades”.

Sería difícil resumir en estas páginas todo cuanto se ha dicho y escrito en torno de esta gloriosa hazaña. Su visión externa ha quedado indeleblemente impresa en el alma de las multitudes, y la Historia se encargará de enseñar más tarde a nuestros hijos la magnitud del triunfo.

Godoy quedó consagrado como un héroe nacional.

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1918

1. Material Técnico.
2. Aeródromo.
3. Instrucción.

1.—MATERIAL TECNICO

El mismo del año anterior, con pocas modificaciones. La Escuela recibió en Noviembre 12 aparatos Bristol, cedidos por el Gobierno inglés. Sus características son: motor Le Rhone 110 HP., tipo Scout, dos horas y media de autonomía de vuelo, velocidad ascensional 5.000 metros en 20 minutos, velocidad en línea de vuelo: 200 ki-

lómetros por hora. En uno de estos aparatos, el teniente Godoy efectuó la travesía de Los Andes.

2.—AERODROMO

En las mismas condiciones del año anterior. El reducido presupuesto anual no permitió hacer arreglos indispensables en la cancha.

3.—INSTRUCCION

Debido al escaso material, durante el



El capitán Aracena
y el teniente Boizo
Lanza en un tandem
Blériot

año no funcionó ningún curso de alumnos. Hubo necesidad de enviar a sus Unidades a muchos oficiales del Curso anterior, sin haberse recibido. Se dió preferencia para dejar en la Escuela a los oficiales extranjeros, quiénes bajo la dirección del capitán Arturo Urrutia, y después del capitán Diego Aracena, lograron obtener sus títulos. En gene-

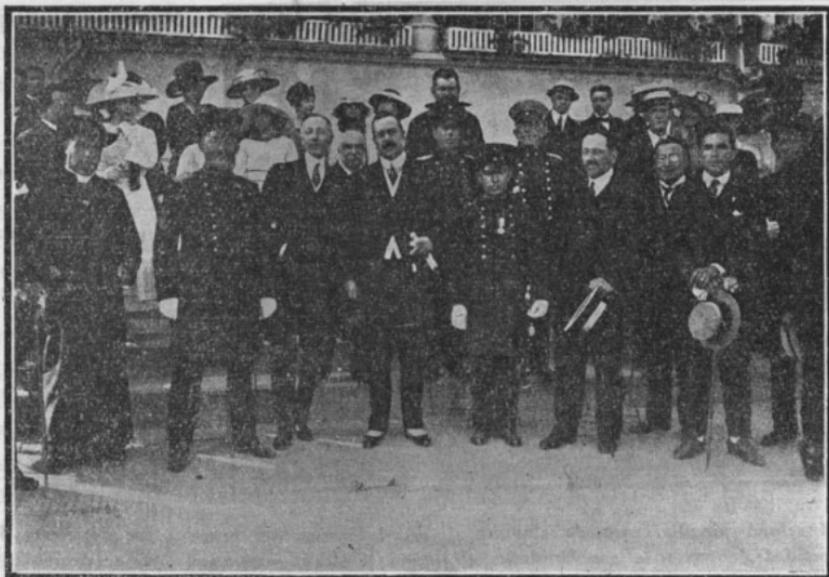
ral, la instrucción práctica fué deficiente debido al escaso material de que se disponía.

Recibieron sus títulos de pilotos aviadores, y en la fecha que se detalla, los siguientes alumnos:

Teniente 2.º Bernardino Bilbao, el 23 de Febrero de 1918.



Grupo de oficiales alumnos del 5.º Curso de la Escuela con los instructores tenientes Darío Aguirre y Dagoberto Godoy



Autoridades civiles y militares, en el Club Hípico, después de la ceremonia de la entrega de una medalla conmemorativa al teniente Godoy

Teniente 2.º Ernesto Arévalo, el 23 de Febrero de 1918.

Teniente 2.º Alberto Suárez, el 23 de Febrero de 1918.

Teniente 1.º Alfonso Crespo, el 23 de Febrero de 1918.

Sargento 2.º Agustín Rodríguez, el 4 de Junio de 1918.

Sargento 2.º Maximiliano Soto, el 4 de Junio de 1918.

Ingeniero Pedro Andrade, el 4 de Junio de 1918.

Teniente 1.º Ignacio Aliaga, el 10 de Junio de 1918.

Teniente 1.º José Arredondo, el 10 de Junio de 1918.

Vice 1.º José Gómez, el 10 de Junio de 1918.

Sargento 2.º Manuel Zapata, el 10 de Junio de 1918.

Sargento 2.º Francisco Correa, el 10 de Junio de 1918.

Durante el año 1918 no se recibió ningún piloto-aviador-militar.



CAPITULO VII

1919

SUMARIO:

Fallecimiento del capitán señor Manuel Avalos Prado.

Pruebas para optar al título de piloto militar.

Nuevo Comandante de la Escuela.

Sexto Curso de Alumnos.

Doble travesía de la Cordillera de los Andes.

Grave accidente ocurrido al capitán Diego Aracena.

Pruebas de hidroaviones en Talcahuano.

Actividades en la Escuela de Aviación.

Memoria de la Escuela correspondiente al año 1919.

FALLECIMIENTO DEL CAPITAN, SEÑOR MANUEL

AVALOS PRADO

El Viernes 3 de Enero de 1919, víctima de una corta enfermedad de tifus exantemático, contraída el día de la llegada de Godoy a Santiago, falleció el capitán Manuel Avalos Prado, figura, sin duda alguna, la más destacada de cuantas han pertenecido a nuestro Servicio Aeronáutico.

Fué el capitán Avalos el verdadero creador e impulsor de la Escuela de Aviación, e instructor de

los primeros alumnos que por ella pasaron. Su nombre vibra aún en los labios de quienes tuvieron la oportunidad de conocerlo y apreciarlo como jefe, amigo y subalterno.

Había nacido el 2 de Agosto de 1885, cuando los primeros ensayos de elevarse con un medio más pesado que el aire empezaban a dar resultados en el extranjero. En Febrero de 1901 entró como

cadete a la Escuela Militar, recibiendo, tres años más tarde, su título de alférez en el arma de Artillería. El 8 de Marzo de 1904 fué destinado al Regimiento Miraflores, después de haber recibido su título de oficial. Ascendido al grado de teniente 1.º el 10 de Diciembre de 1907, ingresó como alumno a la Escuela de Caballería. Prestaba sus servicios en esta Unidad, cuando el Supremo Gobierno resolvió enviarlo en Febrero de 1911, a Europa, a fin de que se impusiera de los adelantos aeronáuticos que asombraban al mundo entero y recibiera su título de piloto aviador.

Ya se ha hablado en otro capítulo de la labor del entonces teniente Avalos en Europa, quién, consciente de la delicada misión que se le había encomendado, puso el máximum de interés para cumplirla a satisfacción de sus jefes. En el extranjero fué ascendido a capitán, nombrándosele, a su regreso a Chile, Director interino de la Escuela de Aviación, cargo que no le fué dado conservar, no obstante sus bellas condiciones de jefe, a causa de su ju-

ventud y poca graduación. El general Pinto Concha, bajo cuya dependencia estaba la Escuela de Aviación, resolvió entregar la dirección de este Establecimiento, al mayor Carlos Lira. El capitán Avalos fué destinado como alumno a la Academia de Guerra, en donde lo sorprendió la muerte, privando al Ejército y a la Aviación de un futuro gran jefe.

El fallecimiento tan prematuro de este distinguido oficial fué hondamente lamentado, y sus funerales dieron ocasión para que se exteriorizaran las arraigadas simpatías con que contaba entre sus numerosos amigos civiles y militares.

En el cementerio hicieron uso de la palabra el general Hurtado Wilson, jefe del Estado Mayor, los capitanes de la Academia de Guerra, González y Fuentes, el teniente Dagoberto Godoy y Clodomiro Figueroa.

Posteriormente y para conmemorar el nombre del capitán Avalos, un avión Avro de instrucción, paseó su nombre en las alturas por donde tantas veces evolucionara el piloto.

PRUEBAS PARA OPTAR AL TITULO DE PILOTO MILITAR

Durante el año 1918, como se ha visto en el capítulo anterior, no hubo Curso de alumnos, y sólo recibieron su título de pilotos aviadores algunos oficiales que habían hecho su aprendizaje en años anteriores. En Enero de 1919, la

Dirección de la Escuela autorizó a estos oficiales para que ejecutaran las pruebas prescritas por los Reglamentos y obtuvieran su título de pilotos militares.

El 11 de Enero emprendieron el vuelo para hacer el recorrido El

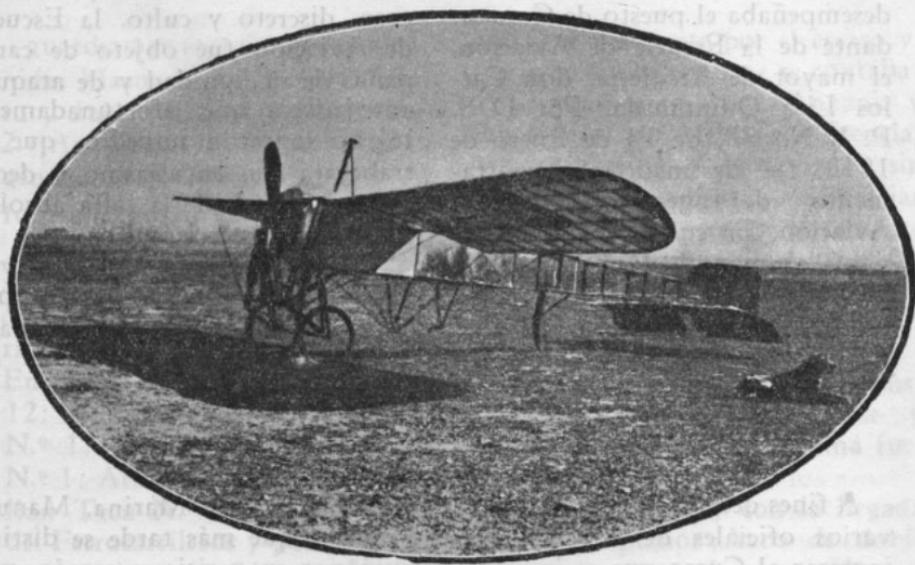
Bosque - Naltagua - Requínoa - El Bosque, los tenientes 1.ºs José Arredondo y Armando Cortínez y el ingeniero Pedro Andrade, todos ellos piloteando máquinas Blériot. El teniente Cortínez, cuando iba a poner término al raid, se vió obligado a aterrizar en el fundo "Los Ratones", próximo al puente de los Morros, por habersele concluido la bencina. Afortunadamente no destruyó la máquina, y, una vez cargados los estanques, pudo continuar sin novedad hasta El Bosque.

No tuvo la misma suerte su compañero Andrade, quién, al descender en Requínoa, rompió el tren de aterrizaje del Blériot.

El 14 de Enero, cuando ejecutaba la segunda prueba para optar al título de piloto militar, o sea el recorrido de 150 kilómetros "El Bosque - Curicó", a la altura

de Requínoa, el teniente Cortínez se vió obligado a aterrizar por falla del motor, sin sufrir desperfectos el aparato. Hecha la revisión del motor, se comprobó que, debido al excesivo trabajo, durante cerca de seis años, se habían roto los balancines y las bielas. Esto trajo como consecuencia la reducción de las pruebas del brevet militar solicitada por el asesor técnico mayor Huston, en vista del pésimo estado de los motores, comprobado en múltiples accidentes y en los bancos de prueba, donde en el mes de Enero fallaron tres por roturas de biela y rodamientos interiores de los descansos.

El coronel y jefe del Departamento de Ingenieros, señor Pedro Pablo Dartnell, bajo cuya dependencia estaba la Escuela de Aeronáutica Militar, fijó las nuevas pruebas, bastante más fáciles, a



Al pie de un Blériot, "Pégoud", la mascota de los primeros aviadores chilenos, monta guardia...

que debían someterse los pilotos aviadores para obtener el título de piloto militar. Estas fueron las siguientes:

1) Efectuar un vuelo de media hora a lo menos, a una altura de 1,000 metros.

2) Hacer sobre el Aeródromo un descenso sin motor desde una altura de 800 metros a lo menos, quedando a una distancia no superior a 300 metros de un punto señalado de antemano. (Esta prueba se podía hacer junto con la primera).

3) Efectuar un viaje en triángulo, de 80 kilómetros en total, con aterrizaje en todos sus vérti-

ces y en puntos señalados de antemano por la Comisión controladora.

Como se ve, las pruebas fueron bastante más sencillas, y pudieron ejecutarse en el mismo material anticuado con que se contaba.

El 21 de Enero de 1919, recibió su título el teniente Cortínez, pasando a prestar sus servicios a la Primera Compañía de Aviación, y el 18 de Febrero, el teniente José Arredondo, quien por D/S. P. I. N.º 714, de 25 de Marzo pasó del Regimiento Infantería "Yungay", N.º 3, como oficial de planta, a la Escuela de Aviación.

NUEVO COMANDANTE DE LA ESCUELA

Desde el 13 de Marzo de 1915, desempeñaba el puesto de Comandante de la Escuela de Aviación, el mayor de Artillería, don Carlos Lira Quintanilla. Por D/S. P. I. N.º 78, de 13 de Enero de 1919, fué destinado al Departamento de Ingenieros, Sección Aviación. En su reemplazo se designó al mayor, don Armando Díaz Araya.

Durante la dirección del Co-

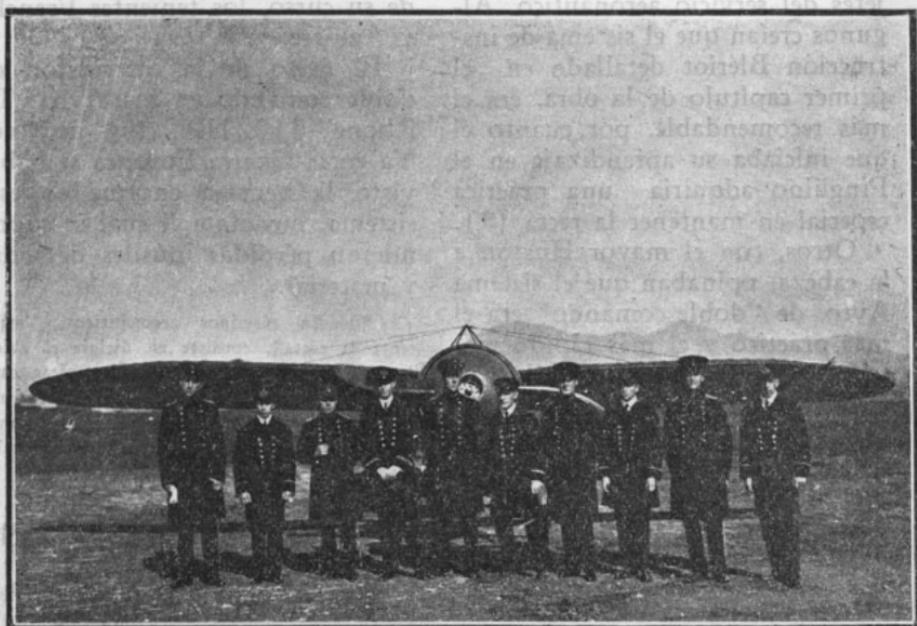
mandante Lira, militar pundonoso, discreto y culto, la Escuela de Aviación fué objeto de campañas de malignidad y de ataques antojadizos que, afortunadamente, no lograron impedir que se trabajara con entusiasmo y dedicación, a pesar de la falta absoluta de recursos económicos.

Como ayudante del mayor Díaz sirvió, en el primer tiempo, el teniente 1.º Augusto Magnan.

SEXTO CURSO DE ALUMNOS

A fines del año 1918 se llamó a varios oficiales de Marina para ingresar al Curso que se inició en Marzo del año siguiente. Fueron aceptados como alumnos, el te-

niente 2.º de Marina, Manuel Francke, que más tarde se distinguió por su pericia y arrojo, volando en el primer hidroavión de nuestra Marina de Guerra; los



Sexto Curso de alumnos de la Escuela de Aviación. De izquierda a derecha, los siguientes oficiales del Ejército y de la Marina: Ewing, Villagrán, Larrain, Francke, Castro, Espinoza, Zúñiga, Gantes, Díaz García y Zañartu.

guardiamarinas de primera, Leo-doy, fué deficiente por el escaso y nidias Macuada, Guillermo Zañartu y Julio Villagrán, el ingeniero 2.º Aristóteles Espinoza y los ingenieros 3.ºs, Angel Gantes y Alfonso Lizasoain H.

Pertenecieron a este mismo curso los siguientes oficiales de Ejército: tenientes 1.ºs Roberto Larrain, del Rgto. Pudeto N.º 12; Enrique Zúñiga, del Pudeto N.º 12; Roberto Ewing, del Tacna N.º 1; Horacio Díaz, del Tacna N.º 1; Armando Castro, del Batallón Tren N.º 2 y Rafael Vigar, del Ferrocarrileros y posteriormente, el teniente 1.º Sócrates Aguirre.

El desarrollo de la instrucción, a cargo del capitán señor D. Go-

viejo material con que se contaba: 1 Pingüino 35 HP., Anzani, y un Blériot 45 HP., tipo Escuela, que se destruyó el 29 de Mayo, sin tener que lamentar desgracias personales. Días antes, el teniente Francke y el guardiamarina Zañartu habían cumplido en esta misma máquina las primeras pruebas del brevet.

Lógico es suponer que la instrucción hubo de suspenderse y esperar hasta que la máquina fuera reparada.

Por esa época y con la llegada de dos biplanos Avro de doble comando, que el mayor Huston procedió a ensayar, se formaron dos corrientes de opinión entre los

jefes del servicio aeronáutico. Algunos creían que el sistema de instrucción Blériot detallado en el primer capítulo de la obra, era el más recomendable, por cuanto el que iniciaba su aprendizaje en el Pingüino adquiriría una práctica especial en mantener la recta (*).

Otros, con el mayor Huston a la cabeza, opinaban que el sistema Avro, de "doble comando" era el más práctico y el más rápido método de aprendizaje. Se discutió mucho y se convino en que el mayor Huston pusiera en prueba su sistema con los mejores alumnos

de su curso, los tenientes Francke y Aguirre.

El éxito de la instrucción de doble comando en los Avro "Le Rhone" 110 HP., fué decisivo. Ya en la Guerra Europea se había visto la ventaja enorme de este sistema, mediante el cual se suprimieron pérdidas inútiles de vidas y material.

(*) En términos aeronáuticos, "mantener la recta", consiste en dirigir el avión en una dirección determinada y evitar que, debido al viento, a la construcción misma del avión o a defectos de pilotaje, la máquina al comenzar su carrera por el suelo, se desvíe de su primitiva dirección. 1

DOBLE TRAVESIA DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES

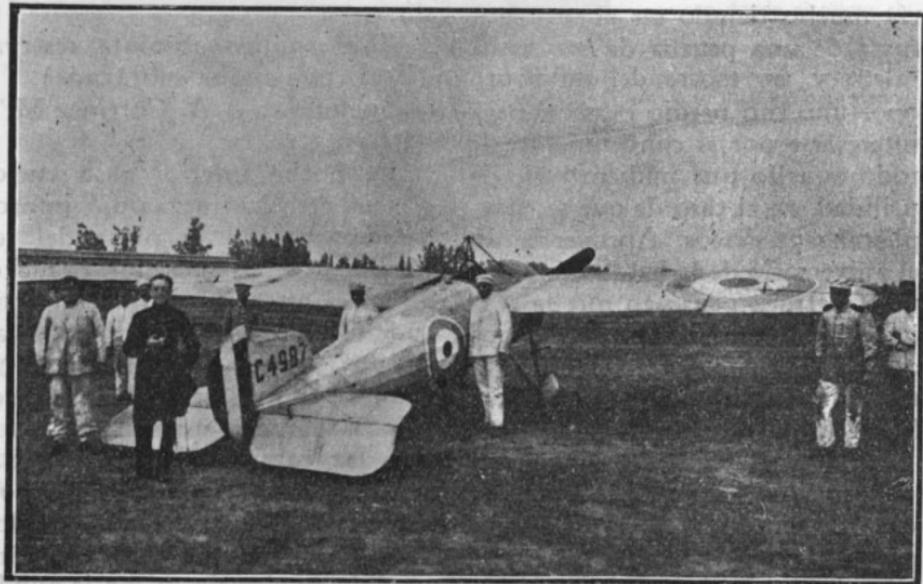
En el día en que se conmemoraba el glorioso aniversario de la Batalla de Maipo, hecho de armas en que pelearon juntos chilenos y argentinos, el teniente señor Armando Cortínez, aunque sin permiso, llevó un saludo al pueblo hermano, que era como la profecía alentadora de que para estos países que vinieron juntos a la vida independiente, no han existido ni aún las barreras materiales que la naturaleza extendió a lo largo de ambos territorios.

Cuando el teniente Godoy, meses antes, efectuó su famoso paso de los Andes, muchos que conocieron sus propósitos le acompañaron con el estímulo contenido de sus esfuerzos de triunfo. Cortínez realizó su obra ocultamente, con tanta reserva que, para sorprender con su hazaña, hubo de marcharse sin el permiso de sus jefes.

Fué ésta, una nota que hirió la armonía de la disciplina militar, base poderosa sobre la cual se inspira el progreso de las instituciones armadas. El teniente Cortínez cometió una falta grave que sus jefes se propusieron castigar con la debida energía, pero el patriotismo característico de nuestro pueblo no pudo resistir al júbilo espontáneo de la hermosa hazaña y, olvidando el alcance de la falta, le ofrendó el aplauso que está reservado sólo a los valientes.

El 5 de Abril de 1919, poco antes de mediodía, se rumoreó en Santiago la noticia de que uno de nuestros aviadores había salido de la Escuela Militar de Aviación de "El Bosque", con dirección a la Cordillera.

La fantasía popular fué modificando esta noticia y, poco después, eran muchos los que trataban



El teniente Cortínez, ante el Bristol en que efectuó la doble travesía de los Andes.

de averiguar si era efectivo que una escuadrilla de aviones, piloteados por alumnos de la Escuela de Aviación, había partido con el propósito de cruzar los Andes.

La realidad era muy distinta; el teniente Armando Cortínez, piloteando el monoplano Bristol N.º 4987, de 110 HP., había realizado la travesía, aterrizando en el Departamento de Tupungato.

Este oficial anhelaba desde hacía mucho tiempo ser el protagonista de una prueba de esa naturaleza y, en espera del momento oportuno, no perdió ocasión para interesarse por el conocimiento de todo aquello que pudiera serle de utilidad, en el caso de que se cumplieran sus deseos. Aprovechando el aniversario de la batalla de Maipo, Cortínez pensó en que la realización de su empresa podía encontrar eco simpático e inmediatamente se decidió a llevarla a cabo.

Debido a que no contaba con el permiso respectivo, hubo de valerse de diversos medios para poder elevarse y tomar la dirección de los Andes.

En la noche del viernes 4 de Abril, pidió las llaves del departamento en que se guardaban la bencina y otros elementos, con el propósito, sin duda, de completar la dotación de combustible que le proporcionarían la Escuela. Esa misma noche dejó una tarjeta con la siguiente indicación, en el solar de la puerta del dormitorio de tropa:

“A los mecánicos, señores Echeverría o Silva:

“Les suplico decir al mecánico

inglés que coloque a mi máquina el nivel al costado y la brújula de la máquina del sargento Rodríguez o del capitán Aracena.

“Los estanques con el lleno especialmente.

“La bomba de aceite, campana de vidrio con aceite.

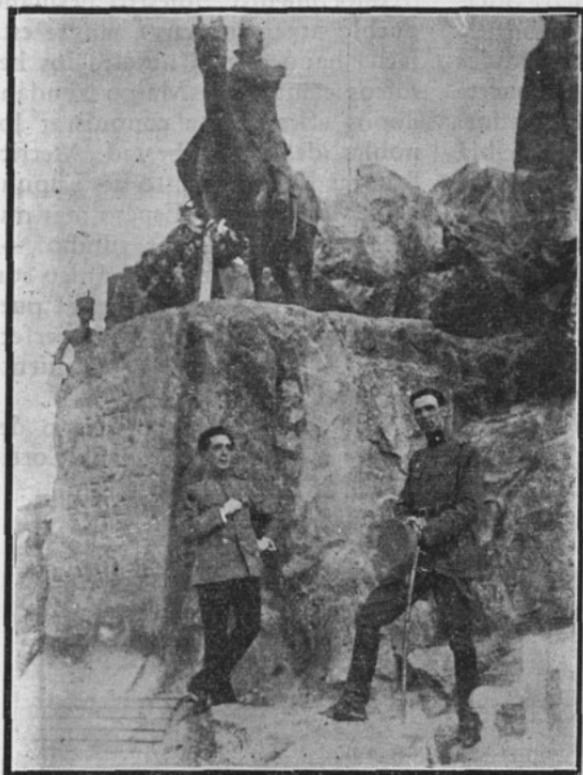
“Ojalá probaran el motor. Les ruego me tengan un neumático de repuesto. Mañana pienso volar a las 5.30 horas, si amanece bonito día.

“Les suplico absoluta reserva. (Esta frase estaba subrayada).

Su amigo. — A. Cortínez M.”.

La noche anterior a su vuelo, el teniente Cortínez alojó improvisadamente en la pieza del teniente de Marina, señor Francke. Como a éste le extrañara la actitud de Cortínez al pedirle alojamiento, lo acosó a preguntas y, cuando supo las intenciones del piloto, le ayudó a vestirse con todas las camisas, blusas, abrigos y hojas de diarios que pudieron encontrar..... ¡El popular piloto alojó ese día sobre un colchón, tendido en el suelo, y con la ayuda del teniente Francke, a la luz de una vela, trazó la ruta que lo habría de conducir a la gloria!

A las 6 horas del día 5 de Abril, despertó al ingeniero Solano y con él se desayunó en el casino de la Escuela. El oficial de guardia, ingeniero 3.º de la Armada, Gantes, impuesta de que momentos más tarde el piloto practicaría algunos vuelos, prohibió que se sacara el aparato al campo de ejercicios; pero hubo de acceder al pedido, por haberle manifestado el intere-



Cortínez y el teniente argentino Candelaria, al pie del monumento al Ejército de los Andes, en donde el piloto chileno depositó una estrella de flores naturales después de su aterrizaje en el Departamento de Tupungato.

sado que contaba con la autorización verbal del Comandante.

Subsanadas todas las dificultades, poco antes de las 6.30 horas, subió a su aparato, y uno de los soldados puso en movimiento la hélice. Probado el motor, y como no se notara ningún desperfecto, a las 6.50 horas, el teniente Cortínez decoló e inició un rápido vuelo de altura. Presenciaron la partida los ingenieros Solano y Gantes, el sargento Necochea y los suboficiales de la Primera Compañía de Aviación.

Antes de partir, Cortínez manifestó que sus propósitos eran tomar altura, pero no dió a enten-

der que sus preparativos obedecían a un plan preconcebido. En 30 minutos se elevó a 5.000 metros, más o menos, y en seguida tomó dirección hacia la Cordillera, al Sur del Tupungato.

Eran las 7 horas, cuando el aviador se había perdido de vista de la observación de los que presenciaron su partida. La demora del aterrizaje de Cortínez produjo cierta alarma en los jefes y oficiales de la Escuela.

Esta incertidumbre vino a acrecentarse con la opinión de uno de los mecánicos que manifestó su desconfianza con respecto al Bristol 4987.

Aún cuando el ingeniero Solano desvirtuó esta afirmación, la Escuela tomó todas las medidas del caso para averiguar la suerte que hubiera corrido el aviador. Momentos más tarde se recibía una comunicación de una de las estaciones del F. C. Transandino. En este despacho se preguntaba por el nombre del aviador que se aproximaba a la Cordillera, al parecer con intención de atravesarla. Esta comunicación telegráfica dió ya alguna idea acerca de los propósitos que guiaban al teniente Cortínez, y dió base para los ru-

reconocimiento nuestro hermano pueblo argentino cuya sangre esta fecha bañó con la nuestra los heroicos campos de Maipo ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterricé 8 horas Departamento de Tupungato Mendoza. — Espeso mar nubes impidióme seguir rumbo. — Ruego mandarme mecánico con hélice a fin regresar vía aérea pues aterrizaje sufrió estos desperfectos. — (Firmado). — **Teniente Cortínez.**

Debido al desconocimiento del terreno en donde aterrizó, Cortí-



El avión de Cortínez, rodeado por el personal de mecánicos de la Escuela, momentos después del aterrizaje en "El Bosque".

mores y comentarios que se esparcieron rápidamente en la capital, respecto a la nueva hazaña de un aviador chileno.

A las 15 horas la confirmación de estas presunciones se conocía ya en la Escuela, en donde se recibió el siguiente telegrama:

República de Chile.

Telégrafo del Estado.

De Tupungato, el 5 de Abril, a las 16 horas 10 minutos.

Suplícoles perdonarme esta gloriosa fecha háyame atrevido sin autorización llevado patriótico impulso traer un saludo cariñoso

neez no pudo evitar que se le destruyera la hélice, al chocar su aparato contra unas piedras. El caballero argentino, don Gualberto Vila, prestó al piloto toda clase de atenciones, en el momento de bajar.

Quando el Director de la Fuerza Aérea, coronel Pedro P. Dartnell, tuvo conocimiento de la grave falta del teniente Cortínez, al cruzar los Andes sin la autorización respectiva, redactó una nota, en cumplimiento de las ordenanzas militares, y la puso en manos del Ministro de Guerra.



En los momentos en que Cortínez desciende del Bristol, es recibido por el numeroso público que lo ovaciona por su doble travesía de los Andes

Decía así:

Santiago, 5 de Abril de 1919.

Señor Ministro de Guerra. —
Presente.

Pongo en conocimiento de US. un hecho grave que tuvo lugar hoy en la Escuela de Aeronáutica Militar.

El teniente 1.º Armando Cortínez Mujica, de la Primera Compañía de Aviación, ordenó anoche a las 24 horas al suboficial guarda-hangares que le entregase las llaves de los hangares y se apoderó de ellas, aún cuando dicho suboficial le hizo presente que le era prohibido entregarlas.

A las 6.10 horas, el teniente Cortínez hizo sacar a la cancha el Bristol 4987, y habiéndole manifestado el oficial de servicio que no podía volar, le dijo que

tenía orden verbal del Comando de la Escuela para hacerlo, lo cual no era efectivo.

Pocos momentos después partió de la cancha y tomando altura se dirigió hacia la Cordillera de los Andes, aterrizando en el Departamento de Tupungato, en la provincia de Mendoza, según telegrama dirigido por el expresado oficial a la Escuela de Aviación.

Aunque el vuelo de Cortínez habla muy en alto de la Aviación chilena, en cambio los resultados serían funestos si no se aplicase a este oficial un severísimo castigo para así estar en la seguridad de que hechos de esta naturaleza no se repetirán en el futuro.

En consecuencia, solicito de US. tal medida, ya que para sancionar esta falta no son suficien-



El coronel Dartnell interroga a Cortínez sobre las impresiones del vuelo.

tes los castigos que el Reglamento me autoriza a aplicar.

(Firmado). — **Pedro Pablo Dartnell**, coronel y jefe del Departamento de Ingenieros y Servicio de Comunicaciones Militares.

Los méritos alcanzados por su valerosa acción libraron a Cortínez del castigo.

Inmediatamente que el aviador aterrizó en suelo argentino pidió autorización al Gobierno de Chile para que se le permitiera regresar por vía aérea. También pidió un mecánico para arreglar los desperfectos que sufrió el Bristol.

Estas peticiones fueron concedidas, y el miércoles 9 en la tarde llegaron por ferrocarril a Mendoza los mecánicos Miguel Cabezas y Máximo Alvarado. El jueves, a primera hora, se dirigieron a Tupungato y juntos con el piloto chileno procedieron a reparar la máquina. Cabezas entregó en esta ocasión a Cortínez un pliego de órdenes que le enviaba el coronel Dartnell, redactado en la siguiente forma:

Para el teniente 1.º aviador señor Cortínez. — Mendoza. — 7 de Abril de 1919.

Mi teniente:



El capitán Godoy felicita al teniente Cortínez por su magna proeza.

1. No hay fondos para pagar transporte por ferrocarril de Mendoza a Santiago, del aeroplano en que Ud. hizo la feliz travesía de la Cordillera de los Andes, pero sí los hay suficientemente para enviarle dos mecánicos, hélice, ruedas, etc., y todo lo que sea menester, para dejar dicho aparato en estado de volar.....

2. Mecánico Cabezas efectuará una revisión completa, no solamente del motor, sino que de todo el aparato, por si hubiese sufrido algún desperfecto después de aterrizar.

3. Por ningún motivo se emprenda vuelo sin que se tenga la completa certidumbre de que el aparato esté en perfectas condiciones, y premunido del combustible suficiente que es menester para tan difícil como arriesgado viaje, y además de los instrumentos necesarios (altímetro, brújula, etc.).

4. La Dirección del Servicio Aéreo está muy complacida del resultado del vuelo y tiene com-

pleta certidumbre que su regreso se hará en idénticas condiciones.

5. Cumplir en forma correcta con los deberes sociales y diplomáticos para que no haya queja alguna sobre su persona.

6. Se le recomienda prudencia y mucha prudencia. No hay que precipitarse.

7. Observar que el día del vuelo las condiciones atmosféricas le sean favorables, y esto se le recomienda muy en especial, pues el camino recorrido es largo y el que queda por recorrer no es menor.

8. Por ninguna causa salga en malas condiciones atmosféricas. Quedo muy preocupado de su viaje, pero con la convicción firme de que su regreso será muy feliz.

¡Buen viaje y saludos cariñosos!

Pedro Pablo Dartnell E., coronel, jefe del Departamento de Ingenieros y Comunicaciones.

Una vez arreglada y alistada la máquina, el teniente Cortínez esperó el día propicio para empren-

der por primera vez el vuelo desde Mendoza a Santiago. Por ser el fuerte viento W. el dominante, este raid presentaba mayores dificultades que el de Santiago a Mendoza. Pero, conocedores de la singular temeridad y espíritu decidido del piloto, nadie titubeó en augurarle un nuevo y completo triunfo. Fué así como en la madrugada del 16 de Abril, el téniente Cortínez se levantó dispuesto a emprender el vuelo en demanda del suelo chileno. A causa de un fuerte temporal, que sólo terminó el día anterior, el improvisado campo de aviación de la Estancia Lo Silva, se encontraba completamente cubierto de nieve. A las 6.40 horas el piloto dió orden de largar y el Bristol, hábilmente dirigido, dejó tierra para remontarse en espléndidos círculos alrededor del campo hasta alcanzar 5,000 metros de altura y lanzarse resueltamente sobre la Cordillera.

Luego el pequeño avión se

perdió de vista y desde Tupungato, donde los preparativos del pilotos eran seguidos con especial atención por numerosas personas, se alzaron voces de ¡Buen viaje! y de felicidad.

El hermoso día de sol permitió al aviador gozar ampliamente del más bello espectáculo conocido: la majestuosa cordillera se levantaba a sus pies amenazadora, interminable, mientras de frente lo azotaba un fuerte viento que retrasaba la marcha del veloz aparato. La línea divisoria de las dos naciones hermanas fué distinguida y al pasar sobre ella, lleno de emoción, ante las cercanías de la patria y de su familia, no pudo menos que lanzar un ¡Viva Chile!, que, aunque muy fuerte, se perdió en la inmensidad del espacio.

La fuerte corriente contraria hizo comprender al piloto que la lucha sería ruda y que corría el riesgo de quedarse sin bencina. Ante esta situación aprovechó los descensos para cortar el contacto, re-



Cortínez, momentos después de bajar de su avión. Lo rodean, entre otros, el coronel Dartnell y los capitanes Pérez Lavín y Godoy



Los capitanes Godoy y Pérez Lavín (sentados), el ingeniero Solano y el teniente Cortínez.

pitiendo su acción cuantas veces pudo hasta llegar al campo de "El Bosque".

En la Escuela de Aviación, hubo gran afluencia de personas y familias, como asimismo otras que buscaron mejor colocación en los cerros, caminos y parques de la ciudad.

El trabajo diario de los alumnos de la Escuela sirvió para distraer a la concurrencia, que tuvo ocasión de presenciar lucidos vuelos realizados por el capitán Godoy, el contador Yánquez y los oficiales alumnos.

Mientras todos en la Escuela

escrutaban el horizonte tratando de divisar la silueta del avión de Cortínez, un grito de júbilo lanzado por el condestable Villalobos llenó de regocijo a los espectadores; Villalobos anunciaba que por el lado de San Bernardo se cernía majestuoso el Bristol, que luego, cual relámpago, estuvo sobre la cancha, donde descendió en forma magistral. El descenso lo efectuó el hábil piloto desde 200 metros de altura, deteniendo su aeroplano en menos de sesenta metros. Tan pronto como tocó tierra, saltó en brazos de sus camaradas y personas de su familia,

quienes lo recibieron con el júbilo que es de suponer. El teniente Cortínez, que llevaba en sus manos una banderita chilena de seda, que le fué obsequiada en Mendoza, fué saludado con estruendosos vivas y hurras, que todos lanzaban emocionados, mientras la banda del Ferrocarrileros ejecutaba la Canción de Yungay. El pi-

unión de los dos grandes ases de la Aviación Militar chilena.

Las manifestaciones habrían continuado sucediéndose, si el aviador no hubiera expresado en alta voz su deseo de descansar y tomar pronto el desayuno.....

Conducido en hombros por varios de sus compañeros, el teniente Cortínez avanzó en seguida



El comandante Díaz, el mayor Huston, el coronel Dartnell, el teniente Cortínez y el capitán Pérez Lavín, frente al Casino de Oficiales.

loto recibió en esos momentos los parabienes del Director de la Fuerza Aérea, coronel Dartnell, del mayor Díaz, y del comandante de la Primera Compañía de Aviación, capitán Enrique Pérez Lavín, y después de abrazar efusivamente a sus hermanos y parientes, estrechó en un fuerte abrazo al capitán Godoy, que esperaba su turno para felicitar a su camarada, abrazo que arrancó sonoros aplausos, pues representaba la

precedido de todo el público que lo aguardaba, y exteriorizando a cada instante, en una frase o dicho ingenioso, su carácter alegre y chispeante.

En esta forma avanzó hasta el patio de la Escuela, en donde lo esperaban formados los suboficiales y la tropa del establecimiento. A una señal dada por el oficial de servicio, estos últimos lanzaron tres sonoros hurras en honor del intrépido piloto. Acto seguido se



Compañeros de arma y parientes de Cortínez, con el héroe de la doble travesía de los Andes.

procedió a izar la bandera nacional en el frontis de la Escuela, tocándose, como en los días de grandes fiestas, el Himno Nacional.

Tan pronto como Cortínez hubo atendido a arreglar un poco su persona, desfigurada un tanto durante el viaje, el coronel Dartnell lo invitó a beber una copa de champagne en el Casino de la Escuela. Asistieron a esta recepción, además del festejado, los miembros de su familia, los oficiales aviadores y un grupo de amigos íntimos de Cortínez.

Instado a que hiciera uso de la palabra, después de haberle sido ofrecida la manifestación, el teniente Cortínez se levantó de su asiento y después de vencer un tanto la emoción que lo embargaba, pronunció esta frase que tuvo una cariñosa acogida:

"Muchas gracias".

Luego un hermano del aviador, el presbítero señor Arturo Cortínez Mujica, pronunció el discurso que a continuación se inserta:

"Señor Comandante, señores oficiales, querido hermano:

Antes de saludarte, ofrezco gustoso en tu nombre la gloria de tu hazaña a la Patria, al Ejército y en especial a esta Escuela de expertos e intrépidos aviadores.

La Escuela de Aviación chilena puede considerarse como una de las mejores de América y sus alumnos han cumplido con brillo su misión, gracias al talento de sus jefes.

Gloria de esta Escuela es el capitán Godoy, que en hazaña sin igual, señaló la nueva ruta que une en el menor tiempo a dos naciones y en abrazo más estrecho a dos pueblos hermanos.

La aviación chilena ha obtenido hoy un nuevo triunfo y te ha correspondido, hermano, ser el mensajero inesperado, del saludo que en fecha memorable llevaste al pueblo argentino: ese pueblo que compartió con tu Patria sus sacrificios y sus glorias. Vuelves a tu hogar lleno de gratitud hacia la nación Argentina por los honores que en tí rindieron a nuestra Patria, y vienes a depositarlos ante tus jefes.



Cortínez, momentos antes de dirigirse a saludar a su madre.

Ese cielo azul que recorriste se vió eclipsado un momento por nubes que ocultaron tu camino; pero tu pericia supo encontrar la verdadera ruta. Así también el cielo azul de tus anhelos se vió eclipsado por nube de indisciplina que contristó a tus jefes y a cuantos te queremos. Pero si un momento de patriótica ofuscación pudo perturbar en tí la noción del deber, pronto la reflexión te hizo volver al buen camino.

Espera con ánimo sereno el recto juicio de tus jefes.

Soy, querido hermano, el portador de la bendición que tu anciana madre no ha podido darte personalmente y que te corresponde en este feliz momento'.

Poco antes de las 11 horas la Superioridad autorizó al teniente Cortínez para salir junto con sus hermanas, el capitán Godoy y el ingeniero Solano, a visitar a su querida madre, la señora Demofila Mujica de Cortínez. Cortínez se encaminó a la puerta de su casa (calle Maturana), y se precipitó por la escala con la ansiedad del que busca la más íntima de las satisfacciones.

(*) La Nación del 17-Abril-1919.

Una anciana temblorosa de emoción, con el rostro iluminado por el contento, nerviosa y ágil en aquel instante de suprema felicidad, trataba de desprenderse de los brazos que la asían para salir al encuentro del recién llegado.

Era su madre.

En aquel instante las personas que se encontraban presentes experimentaron la más fuerte e inolvidable de las emociones.

La arrogancia, el noble gesto de altivez y la energía que puso a prueba el joven piloto, cedió al ardiente contacto de las caricias maternas y la dulce armonía de esos, los más generosos sentimientos del alma, confundió a los dos seres en una misma palpitación de vida.....

Por momentos se apercibió tan sólo el musitar de una voz temblorosa y débil; pero aquellas expresiones nacidas de lo más íntimo del corazón, las comprendieron todos.

Al rostro de los presentes subió la emoción.

Este desahogo de sentimientos por tantos días contenidos, hizo que la señora Mujica de Cortínez sufriera un lijero síncope.

Estaba visiblemente emocionada

aquella expresión de ternura que recogía los espíritus.

Por mucho tiempo duraron las manifestaciones con que se quería exteriorizar la admiración y simpatía por el joven muchacho, que



La madre del teniente Cortínez, con cuatro de sus hijos.

da. No se cansaba de acariciar a su hijo. Quería mantenerlo por mucho tiempo junto a ella. Se dirigía a los presentes con frases entrecortadas.

—Es mi hijo..... decía. ¿Usted no tiene madre? preguntó, dirigiéndose al ingeniero Solano, a manera de disculpa.

Y hubo por fin de suavizarse

supo tan bien aquilatar los méritos del personal directivo y de los profesores que tuvieron a cargo su instrucción, mostrando al mundo entero que los aviadores militares chilenos no sólo pueden llevar muy lejos la gloria de la Patria, sino que también saben volver a ella trayéndole el aplauso y la admiración de sus vecinos.



Cortínez y el ingeniero Solano, rodeados por algunas damas de la sociedad santiaguina

Como premio, Cortínez fué ascendido a capitán, y más tarde enviado a Europa.

Hasta el extranjero llegó el eco de esta nueva hazaña, y la fábrica Bristol, de cuyo seno había salido la máquina triunfante, envió a Cortínez la carta que a continuación se reproduce:

Inglaterra, Bristol, 15 de Agosto de 1919.
Estimado señor:

A nombre de los Directores de esta Compañía y en el mío propio, nos hacemos un deber en acusar a Ud. recibo y agradecerle de todo corazón la fotografía con dedicataria que Ud. ha tenido a bien enviarnos.

No podemos expresar a Ud. en forma elocuente nuestra admiración por el maravilloso record mundial que Ud. realizó en el mes de Abril cruzando de ida y vuelta la Cordillera de los Andes en un aeroplano Bristol de nuestra construcción. Su temeridad, determinación y coraje, pocas veces han sido superados. La fecha elegida por Ud. para realizar tan magna prueba no pudo haber sido más

apropiada: conmemorando la batalla de Maipo, en cuyos campos se defendía la libertad y la independencia de su patria. Su heroísmo está a la altura de la fama adquirida desde aquellos tiempos hasta la incomparable tragedia del Morro de Arica. A estos hechos heroicos se ligan también los nombres de Cochrane y O'Higgins, lo que es para nosotros una gran satisfacción.

En Chile existe una raza fuerte, audaz y esforzada, por cuyo motivo se ha producido la estrecha simpatía que siempre ha existido entre nosotros, los británicos y los chilenos. Chile ha probado ser en Sud-América, el país donde se han realizado las proezas más audaces en la navegación aérea y nos ha cabido a nosotros la honra de que con uno de nuestro pequeño Bristol, Ud. supo luchar y vencer en tan arriesgada prueba.

Enviamos a Ud. por separado un album que contiene diversas fotografías de los monoplanos Bristol, iguales al que Ud. usó en su gran vuelo.

Réstanos sólo manifestar a Ud. nuestra admiración y nuestras felicitaciones por el record a que Ud. ha hecho mérito.

De Ud. Atto. y S. S. The British & Colonial Aeroplane Co. Ltd., H. J. Thomas, Director y Gerente de Obras".



El capitán Enrique Pérez Lavín, el teniente Armando Cortínez y el Ingeniero Solano, frente al Bristol en que Cortínez efectuó la doble travesía de los Andes



Grupo de damas y caballeros reunidos con el teniente Cortínez

GRAVE ACCIDENTE OCURRIDO AL CAPITAN

DIEGO ARACENA

La aviación en todo tiempo, desde sus primeros experimentos hasta nuestros días, ha hecho sus víctimas y parece que dentro de la pléyade de sus valientes adeptos, elige a los más capacitados.

En la mañana del 24 de Mayo de 1919, el capitán señor Diego Aracena, Subdirector de la Escuela de Aviación, sufrió un accidente que pudo haberle costado la vida.

Ya hemos visto que era costumbre en la Escuela, desde los primeros tiempos de su fundación, realizar algunos vuelos públicos, los días Sábados de cada semana. En aquella ocasión, a las 8.30 horas, se dió principio a una serie de ejercicios de entrenamiento que ejecutaron con toda corrección los

suboficiales, en máquinas del tipo Blériot 80 HP.

Aún cuando la mañana se presentaba brumosa y fría, la cancha se vió concurrida por numerosas personas que deseaban presenciar vuelos en los biplanos Avro, que recién habían llegado al país.

Momentos antes de las 9.30, se dió orden de sacar del hangar el biplano A. V. Roe C. 100, motor rotativo Le Rhone 110 HP., que el capitán Aracena pilotearía. Algunos mecánicos de la Escuela y el ingeniero Andrade, hicieron una minuciosa revisión de las piezas vitales de la máquina, colocando en sus estanques la nafta y aceite necesarios para 1 hora de vuelo. Terminados los preparativos, el capitán Aracena subió a la



Grupo de mecánicos ante uno de los dos primeros Avro llegados a Chile



El capitán Diego Arcena, en el Avro en que sufrió el accidente que se detalla en el presente capítulo

cabina y, atándose convenientemente con el cinturón que debía mantenerlo sujeto al asiento, probó el motor, y dió la orden de sacar las cuñas.

Tras un elegante decolaje, el Avro se elevó en línea recta, iniciando un viraje sobre el ala izquierda, y luego otro sobre el ala derecha.

Cerrado este último viraje, y cuando el aparato no recobraba todavía su posición normal, pudo advertirse que el motor dejaba de funcionar. Con un golpe de timón el piloto enderezó su máquina y trató de aterrizar en un

reducido espacio que quedaba frente a los hangares de concreto, pero al realizar esta operación, el biplano faltó de velocidad, cayó pesadamente desde una altura de 10 metros sobre el ala derecha, y se destrozó en su totalidad.

El estruendo que produjo esta caída atrajo a los oficiales, personal de la Escuela y público al sitio del accidente. El capitán Arcena, yacía sin conocimiento en su cabina con el bastón de comando aún oprimido entre sus manos. Sacado con todo cuidado de los restos de la máquina, fué trasladado a uno de los pabellones, en



Estado en que quedó la máquina que piloteaba el capitán Aracena, después del accidente

donde el cirujano de la Escuela, doctor Luis Sepúlveda, después de un prolijo examen, diagnosticó una conmoción cerebral y heridas leves en el rostro y en las manos. La consternación producida por este accidente no fué para descrita.

El Director de la Escuela, mayor Díaz, y los alumnos rodearon al herido y le prodigaron toda clase de cuidados.

La escapada del hábil piloto y entonces subdirector de la Escuela, que después de varios años de



Una parte del público que acudió al Aeródromo "El Bosque", el día 3 de Marzo de 1919, a presenciar la llegada de algunos aviadores argentinos. En primer término se destacan las siluetas del Ministro de Méjico, señor Fernando Cuen; del Encargado de Negocios de la Argentina, señor Enrique Amaya; del Ing. de la Escuela de Aviación "El Palomar", señor Luccius; del coronel Dartnell, etc., etc.

práctica, sufrió un accidente de tal gravedad, fué considerada milagrosa.

La simpatía y el cariño con que los compañeros, subalternos y amigos del capitán Aracena, lo acompañaron en su desgracia, hicieron ver el reconocimiento ante la labor inteligente y acertada que

supo desarrollar en la Escuela.

Años después, Aracena debía escribir una de las páginas más brillantes de la Historia de la Aviación chilena, al llevar un saludo a los hermanos brasileros, volando por sobre montañas, pampas y selvas vírgenes, con toda clase de tiempo.



El 28 de Mayo de 1919, en una nueva tentativa de cruzar los Andes, partieron en demanda del suelo chileno, los pilotos argentinos Zanni, Parodi y Matienzo. Las malas condiciones atmosféricas obligaron a los dos primeros a desistir de la prueba. El teniente Matienzo, en un rasgo de patriótica ambición, continuó su vuelo por sobre las escarpadas montañas, hasta que el huracán lo venció. Después de transcurridos seis meses sin noticias del joven aviador, su cadáver fué encontrado en medio de la cordillera, horriblemente mutilado por las aves de rapiña. Hubo un detalle emocionante que cubrió esta tragedia y fué el siguiente: Entre los objetos encontrados en el cuerpo del héroe, había un recorte de diario chileno en que se burlaba de las numerosas tentativas de los argentinos por cruzar los Andes.— Fué un rasgo que ennobleció al teniente Matienzo, y que cubrió su sacrificio de una hermosa aureola de ambición patriótica y de emulación generosa.

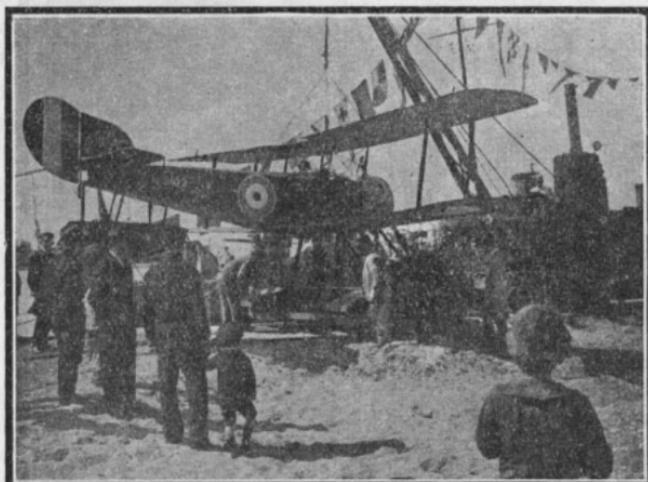
PRUEBAS DE HIDROAVIONES EN TALCAHUANO

De acuerdo con ciertas disposiciones de la Jefatura de la Fuerza Aérea, el Jueves 3 de Julio de 1919, se efectuaron en la bahía de Talcahuano las primeras pruebas de hidroaviones. Se trataba de los Sopwith Baby, motor "Clerget" 130 HP., que fueron obsequiados por el Gobierno Británico conjuntamente con los aviones Bristol, De Haviland, Scout, Short, etc.

Para tal objeto se trasladó a Talcahuano la comisión integrada

de la verdadera importancia que tenían estas pruebas para el porvenir de los servicios de aeronáutica, se hizo representar por una comisión compuesta del secretario de la Institución, don Armando Venegas, del aviador civil David Fuentes y de don Julio Peña Labbé.

El Dique del Apostadero congregó a una gran cantidad de gente, que supo premiar con aplausos la audacia de los primeros que



Uno de los hidroaviones Sopwith Baby, obsequiados a Chile por el Gobierno Británico.

por el Director de la Fuerza Aérea, coronel Dartnell; Director de la Escuela de Aviación, mayor Armando Díaz; Subdirector de la Escuela, capitán Diego Aracena; consultor técnico del Gobierno, mayor Víctor Huston; ingeniero Fernando Solano; y alumnos de la Escuela de Aviación, tenientes Sócrates Aguirre, Manuel Franke y Horacio Díaz Garcés.

El Aero Club de Chile, en vista

surcaron el aire patrio en hidroavión.

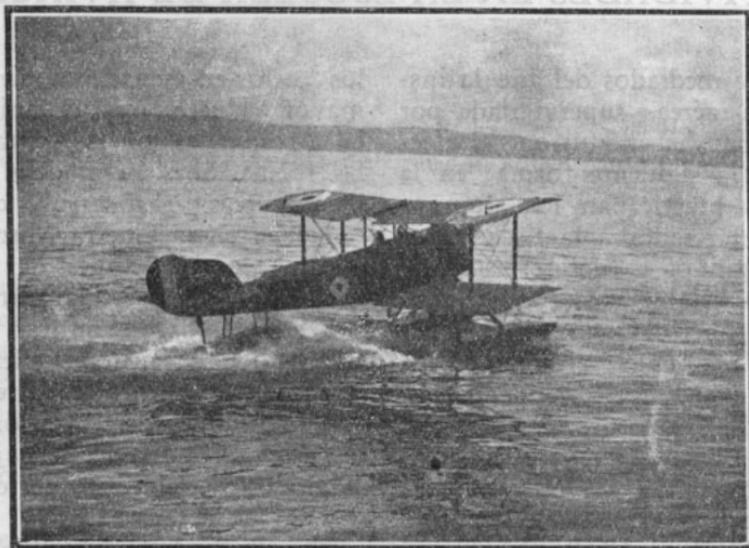
Más o menos, a las 9 horas del mencionado día, el Sopwith Baby, N.º 2104, que había sido armado bajo la dirección de los ingenieros mecánicos ingleses Preston y Oakes y del contador Sr. Carlos Yánquez, fué sacado de un improvisado hangar y colocado sobre el agua. Puesto en marcha y proba-

do convenientemente el motor, el mayor Huston tomó colocación en el puesto de pilotaje, y en presencia del Comandante en jefe del Apostadero, almirante Agustín Fontaine, y demás autoridades, decoló desde la superficie del mar, iniciando un hermoso vuelo sobre la bahía, de 10 minutos de duración, al cabo de los cuales procedió a amarizar, cosa que hizo en forma impecable, arrancando una gran ovación de parte de los numerosos espectadores.

Después de recibir las felicitaciones de las autoridades, el técnico inglés manifestó la excelencia de la máquina, y alabó la tarea que se había impuesto el contador de la Armada, señor Carlos Yánquez, quién buscó todo lo necesario para cumplir su cometido, ayudado de los mecánicos ingleses y del mecánico chileno Echeverría.

A las 11.25 horas, partió el hidroavión en su segunda prueba, pilotado esta vez, por el capitán Diego Aracena, quién en medio del asombro general, ejecutó hermosos y arriesgados virajes sobre la bahía, amarizando en el mismo punto en que lo hizo el mayor Huston. Fué muy felicitado y mereció elogiosos conceptos de la comisión, por ser el primer chileno que tripulaba un avión marino.

Subió en tercer término el teniente de Marina, Manuel Franke, alumno aventajado del mayor Huston y que, contaba con sólo 2 horas de vuelo en Avro. Después de evolucionar durante seis minutos en el Sopwith, y al tratar de tocar agua, debido al exceso de velocidad con que llegó a la superficie del mar, se rompió uno de los flotadores y la hélice, tumbándose la máquina poco a poco, hasta quedar en posición in-



Durante las pruebas del primer hidroavión en Talcahuano

vertida. El aviador dió muestras de una gran serenidad cerrando las llaves de contacto y tomando todas las medidas para evitar la pérdida del hidroavión. Inmediatamente de ocurrido este accidente, se dirigieron al lugar en donde se encontraba el aparato, varias embarcaciones y lograron remolcarlo hasta uno de los donkeys del Dique, por donde fué izado y llevado a tierra.

Tres meses más tarde el teniente Franke se hacía cargo del hidroavión, que por primera vez se embarcaba en un buque de guerra nacional, el "O'Higgins. (En capítulo aparte, referente a la Aviación Naval, se detalla la actuación destacada de este oficial al batir el record sudamericano de altura en hidroavión).



El capitán Aracena, primer aviador chileno que pilotó un hidroavión.

ACTIVIDADES EN LA ESCUELA DE AVIACION

Desde mediados del año la instrucción aérea, supervigilada por el mayor Víctor Huston, se efectuó en la siguiente forma: en la mañana practicaban los alumnos recién ingresados a la Escuela, en los Pingüinos y Blériot; esta instrucción estaba a cargo del capitán Dagoberto Godoy.

En la tarde se efectuaban los vuelos avanzados, en máquinas de guerra, (Bristol), a cargo del capitán Diego Aracena. Cada oficial debía hacer un término medio de una hora de vuelo semanal.

En Abril de 1919 se iniciaron por primera vez en nuestro país,

los vuelos en escuadrilla, siendo el mayor Huston su organizador. Bien conocidas son las ventajas de las formaciones en ataques y defensas aéreas y el desarrollo que alcanzaron en la Guerra Mundial.

En Mayo, después de haber rendido satisfactoriamente las pruebas del brevet militar, el teniente 1.º Eduardo Preller, fué designado para formar parte de la 1.ª Compañía de Aviación. Ese mismo mes fué dado de baja, dejando de ser alumno, el teniente 2.º Rafael Vigar.

Con fecha 4 de Junio de 1919 se dió de alta en el servicio de



Grupo de suboficiales alumnos del curso de pilotaje, con los instructores, sgtos. Juan Verscheure y Luis Castro.

aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra al Gobierno de Chile, y que era el siguiente:

12 Monoplanos Bristol, monoplaza, motor "Le Rhone" 110 HP., cada uno con una ametralladora de capot "Vickers";

8 Biplanos Experimental Scout 5, monoplaza, motor "Hispano-Suizo" 220 HP., cada uno con una ametralladora "Vickers", un cañón revólver "Lewis", una pistola de señales "Welley y Scott" y una mira para puntería;

2 Biplanos Escuela Avro, doble comando, con motor "Le Rhone" 110 HP.

Algunos meses después se dieron de alta los aviones De Havilland, que no fueron armados con la oportunidad debida por falta de hangares donde poder guardarlos.

Este material había sido empleado por los ingleses en las distintas campañas de la Guerra Europea y su adopción en Chile sirvió para darle un impulso efectivo a los servicios aeronáuticos des-



Sargentos Ojeda, Soto, Alvarado, Rodríguez y Lagos, pilotos de la 1.ª Cía. de Aviación.

pués del estancamiento que habían sufrido en las postrimerías de su primer período.

Por decreto supremo fué dado de baja el alumno del 6.º Curso, teniente Larraín, y por decreto N.º 1791 de 15 de Julio, fué nombrado Sub-Director de la Escuela de Aviación, el capitán Armando Urzúa Lavín, quién dejó de pertenecer al R. C. "Lanceros" N.º 5, unidad en que prestaba sus servicios desde algún tiempo atrás. Como hemos visto en el primer capítulo de la presente obra, este oficial formó parte del primer Curso de alumnos que funcionara en la Escuela.

El entusiasmo por el material Bristol, después de las hazañas de Godoy y Cortínez, iba en aumento, cada día. Fué así como el 9



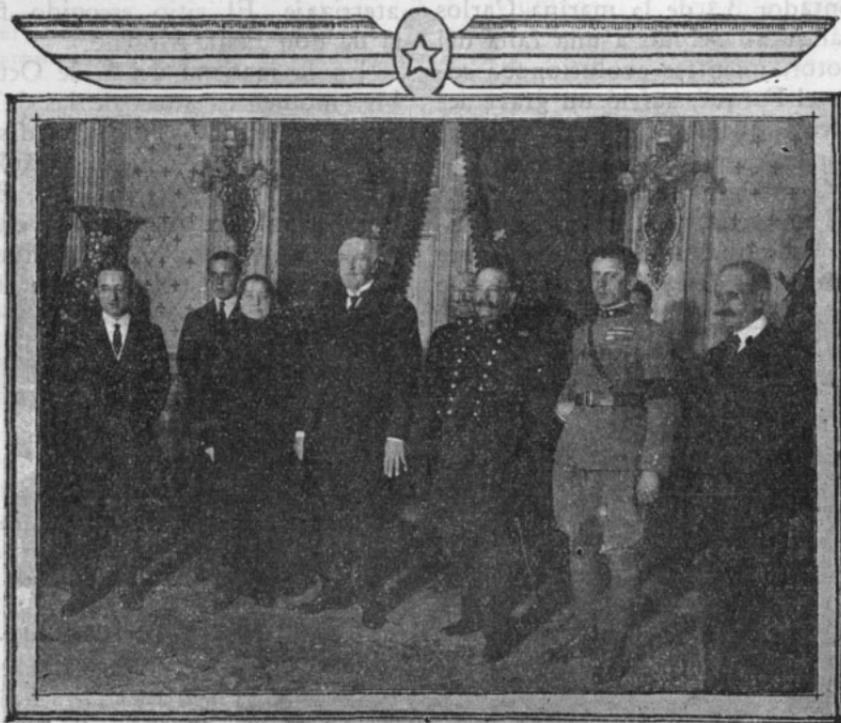
Dos excelentes pilotos de la pasada generación: Lizana y Ojeda.

de Agosto de 1919, el sargento José del C. Ojeda, de la Primera Cía., sin preparación científica alguna, batió el record chileno de altura, alcanzando a 7,500 metros, en el Bristol 4993. Durante el vuelo de descenso, y por razones que se ignoran, se desprendió la hélice del avión causando la destrucción parcial del capot y desperfectos de consideración en el motor.

Con motivo de la llegada a Chile, desde la Argentina, del piloto italiano, teniente Antonio Locatelli, el mayor Huston y el teniente José Arredondo, pilotando un S. E. 5 y un Bristol,

respectivamente, fueron a Viña del Mar para escoltar hasta Santiago al piloto italiano. En esta ocasión, varios aviadores chilenos ejecutaron pruebas de acrobacia en los monoplanos Bristol, como ser, "loopings", "tonneau", "hojas secas", "caídas de ala", etc. Con ello, demostraron seguir la ruta trazada por el valiente Page, quién después de templar su espíritu en las alturas que ilumina el sol que lo vió nacer, fué lejoso, a Europa, a emprender vastas empresas, uniendo su nombre al de los grandes ases de la Aviación.

A fines de Agosto, después de



En la Moneda: S. E. el Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes, con su señora esposa; el coronel Dartnell y el piloto italiano, Antonio Locatelli.

hacer el recorrido El Bosque-Buin-Naltagua-El Bosque, el teniente 1.º Ignacio Aliaga, y los sub-oficiales José Gómez y Agustín Rodríguez, recibieron su título de pilotos militares. El primero de los nombrados pasó a prestar sus servicios a la 1.ª Compañía de Aviación.

El 19 de Septiembre de 1919, en el desfile del Parque, la aviación militar se hizo presente efectuando volaciones en Avro, el capitán Aracena y el Teniente Arredondo y los sub-oficiales Gómez y Rodríguez, en Blériot. Por resolución de última hora, le correspondió volar en el S. E. 5 N.º 5814 al contador 3.º de la marina Carlos Yánquez. Debido a una falla del motor, mientras evolucionaba sobre el Parque, sufrió un grave accidente que lo inutilizó para seguir en el servicio de aviación.

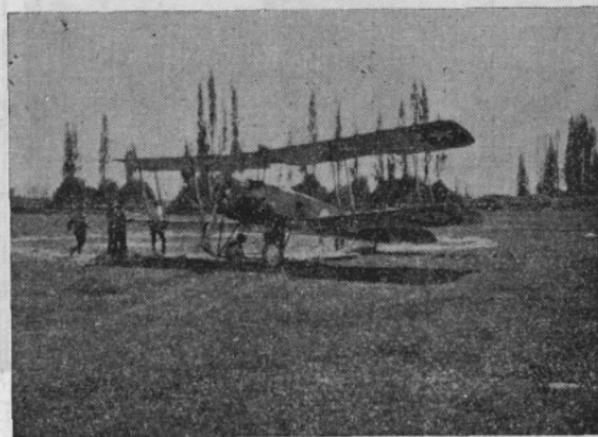
Como en años anteriores, el 1.º y 2 de Octubre, se enviaron algunas máquinas a evolucionar sobre Rancagua, designándose para que

las tripularan a los pilotos Lizana y A. Rodríguez.

El 9 de Octubre, el teniente de Marina, Manuel Franke, alumno del 6.º Curso, efectuó el raid El Bosque-Curicó, ida y vuelta, obteniendo con esto, el título de piloto aviador militar.

La Dirección de la Escuela, al determinar la ruta de aquella prueba reglamentaria, designó como controladores en Curicó, al teniente Roberto Ewing y al sargento Manuel G. Zapata, quienes se trasladaron a ese lugar con la debida anticipación, a fin de preparar la dotación de nafta y lubricante y la cancha para el aterrizaje. El sitio escogido fué la de don Félix Moreno.

En la mañana del 9 de Octubre, momentos antes de las 9.30 horas emprendió el vuelo desde "El Bosque" en teniente Franke, piloteando un Avro 110 HP. Era la primera vez que una de estas modernas máquinas salía fuera de cancha. En Curicó, donde ate-



Después del aterrizaje del teniente Franke en la cancha de Curicó.



El teniente Franke, primer oficial que prestó servicios efectivos de aviación, en la Marina.

rrizó a las 10.45, era esperado por las autoridades, oficiales del Regimiento Dragones y numeroso público que tributaron una grandiosa ovación al piloto en los momentos de tocar tierra. A mediodía, el padre del teniente Franke ofreció en su casa habitación, un espléndido banquete, al que asistieron, a más del festejado y los oficiales controladores, distinguidas personalidades y familias de Curicó. El regreso lo inició a las 16 horas, aterrizando en la Escuela sin novedad, a las 17.30.

El 20 de Octubre, este oficial fué destinado al acorazado O'Higgins, donde se hizo cargo del servicio de hidroaviones, instalado a bordo, y puesto en práctica por primera vez en Chile.

Por D|S. de 30 de Octubre se dió de alta en la Escuela de Aviación al teniente 1.º Manuel To-varías Arroyo, sin dejar de pertenecer al Regimiento de Caballería N.º 6.

Debido al mal estado de la cancha de aterrizaje de "El Bosque", la Superioridad dispuso que los alumnos, con sus respectivos maestros, se trasladaran a un campo más apropiado para continuar allí la instrucción práctica de vuelo. En efecto, a principios de Noviembre partió a Batuco el siguiente personal y material:

Instructor: Capitán Aracena.

Alumnos: Teniente Sócrates Aguirre.

Teniente Armando Castro.

Teniente Horacio Díaz Garcés.

Guardiamarinas Villagrán y Zanartu.

Teniente Roberto Ewing.

Material: Avro C. 100.

Avro C. 101.

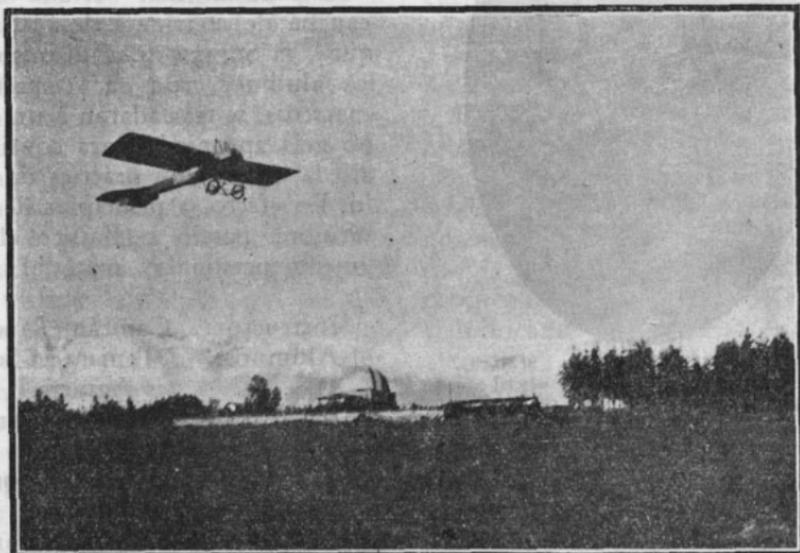
Blériot 50 HP.

Por no existir los medios necesarios para llevar a cabo en forma eficiente la instrucción práctica de los alumnos, la Escuadrilla hubo de regresar a los pocos días de permanencia en Batuco.

Por D|S. P. 1 N.º 8568, del 21 de Noviembre de 1919, el teniente 1.º Arnaldo Carrasco pasó a la Escuela de Aviación en calidad de alumno sin dejar de pertenecer a su unidad. Su primer maestro de vuelo fué el capitán

D. Godoy, quién en el primer aniversario de la travesía de los Andes, elevó a la Dirección de la Escuela una nota, por la cual solicitaba un largo permiso para reponerse de las fatigas del servicio.

Se le concedió licencia, y se le envió al Batallón Zapadores "Concepción" N.º 3, en donde permaneció sólo algunos meses, para regresar nuevamente a la Aviación.



El Deperdussin, en pleno vuelo sobre el Aeródromo "El Bosque".

MEMORIA DE LA ESCUELA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1919

1. — Material Técnico.
2. — Aeródromo.
3. — Instrucción.

1. — MATERIAL TECNICO

Para la instrucción se contó durante el año, con el siguiente material:

- 2 Monoplaza Blériot Pinguinos 35 HP.
 - 2 Biplanos Avro 110 HP., Le Rhone.
- Los primeros motores de estas máquinas se inutilizaron a los cinco minutos de prueba al banco, debido, según informe, a la

pésima materia prima usada en su construcción. Sólo pudieron repararse empleando piezas de los motores Bristol inutilizados. Para mantener los Avro fué necesario, al principio, gastar muchos miles de pesos en repuestos.

Es interesante hacer notar que la reparación de un Avro en los talleres de la Escuela demoró 36 días, trabajando diariamente 3 mecánicos.

1 Biplano Caudrón. — Llegado de España sin motor. Se le colocó un Gnome 80 HP, con 7 años de uso.

12 Monoplanos Bristol. — Los mismos recibidos el año anterior, pero que con el tra-

bajo a que fueron sometidos, pudo comprobarse que eran de muy débil construcción. Durante el año 1919 hubo necesidad de ocupar cuatro mecánicos en completar y ajustar seis motores. También fué preciso reforzar los Bristol en sus partes principales, pues, en muchos de ellos, a la sola prueba del motor, se trizaron los soportes. (Seis Bristol pasaron a la primera Compañía de Aviación).

8 Biplanos Experimentales Scout.— Motor Hispano-Suizo, 220 HP., de construcción inglesa. Durante el año sólo se armaron dos, y en la prueba de uno de ellos, el motor se fundió, inutilizándose para el servicio; el otro, después de dos horas de vuelo, quedó completamente recalentado.

6 Biplanos De Haviland. — Motor Siddeley Puma, 230 HP., de construcción inglesa. A mediados de Diciembre se comenzó a armar el primero de estos aviones. Probado en vuelo, demostró poseer un buen motor.

1 Biplano Nieuport. — Motor Le Rhone, 110 HP., fué obsequiado a Chile por el Gobierno Francés, después de haber sido usado en la Guerra Europea.

La instrucción se hizo también con algunos Blériot 50 y 80 HP.

2. — AERODROMO

Con la llegada del poderoso material de

guerra, la cancha de aterrizaje se hizo demasiado reducida, motivo por el cual, la Dirección de la Escuela pidió se cedieran 500 metros más en el sentido longitudinal. En el transcurso del año se invirtieron alrededor de \$ 40.000.— en trabajos de tierra y nivelación del aeródromo, con lo cual se arregló algo más de la tercera parte.

El hecho de haberse destruído dos máquinas, a consecuencias del pésimo estado de la cancha, es suficiente para aducir la importancia que tendría el rápido arreglo de ésta.

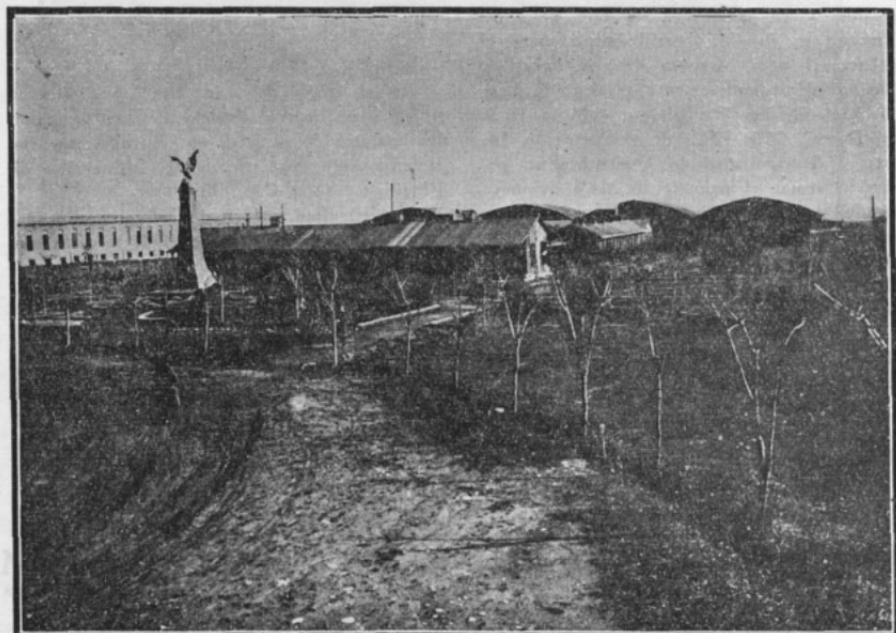
3. — INSTRUCCION

En el curso del año 1919 se puso en práctica un nuevo sistema de instrucción en los aparatos Avro de doble comando, que fué reemplazando, paulatinamente, al sistema de Pingüinos. (Ver Cap. I).

La dificultad principal con que se tropezó, fué la escasez de personal de mecánicos y de repuestos. Esto hacia retardar la instrucción, cuando por cualquier causa se accidentaba una máquina.

Con la llegada del Mayor Huston, se suprimió el curso de suboficiales aviadores, considerando que el suboficial estaba en condiciones de ser un buen mecánico, pero no un aviador militar, con la misma orientación y conocimientos profesionales que un Oficial.





En el incipiente jardinillo de la entrada, con sus árboles que hablan de un establecimiento demasiado nuevo, una columna conmemorativa se levanta, coronada por un cóndor de alas abiertas: es el recuerdo de la Aviación Militar a sus mártires. (Este monumento se erigió a fines de 1915. La modelación del cóndor fué hecha por el señor Tonti, en la suma de \$ 700.— y el monumento, por los ingenieros Adalberto Rojas y Alvarado, en la suma de \$ 2.950.—

I.—MATERIAL TÉCNICO

Para la Dirección se realizó durante el año una gran cantidad de trabajos.

- 1. Monoplaza Biplan Diédrico 15 HP.
 - 2. Biplano Avia 110 HP. La Riva.
- Las primeras pruebas de vuelo de estos aparatos se efectuaron a los fines de octubre de 1915, en el campo de aviación de la Escuela de Aviación Militar.

El interés de la aviación militar en Chile se despertó en el año 1910, cuando el señor don Juan de Dios Vial del Río, jefe de la Escuela de Aviación Militar, organizó una comisión para estudiar las posibilidades de la aviación en Chile.

- 3. Biplano Caudron — Líquido de España
- 4. Biplano Avia 110 HP. La Riva

El 12 de Noviembre de 1915, se efectuó el primer vuelo de un avión en Chile, cuando el señor don Juan de Dios Vial del Río, jefe de la Escuela de Aviación Militar, pilotó un avión de tipo biplano.



CAPITULO VIII

1920

SUMARIO:

- Títulos, destinaciones y cambios de Comando.
- Participación de la Primera Compañía en las maniobras de la III División.
- Creación de la Inspección de Aviación y reorganización de la Escuela de Aeronáutica Militar.
- Curso de aspirantes a oficiales de reserva.
- Muerte del Guardiamarina, señor Julio Villagrán, en la rada de Mejillones.
- Movilización de la Primera Compañía de Aviación al Norte.
- Distintivo para los oficiales titulados pilotos aviadores militares.

TITULOS, DESTINACIONES Y CAMBIOS DE COMANDO

La hazaña de Godoy el año 18 y la de Cortínez en 1919, hicieron que el Gobierno prestara más atención a los servicios de aeronáutica, pero no en la forma definitiva que ellos requerían. Al iniciarse el año 1920, la Escuela de Aviación de "El Bosque", que gozaba del justo prestigio de ser uno de los primeros establecimientos aeronáuticos en la América del Sur, no sólo debido a la com-

petencia de sus maestros y pilotos, sino también por los medios de instrucción que poseía, pasaba a figurar entre los últimos. La Escuela no tenía ni cancha donde llevar a cabo las pruebas prácticas, ni aviones, porque de la gran remesa llegada el año 1918, o estaban completamente destrozados, o estaban sin armar, por falta de medios y de hangares donde poder guardarlos.

En el capítulo anterior se cita el caso de dos accidentes debidos al mal estado de la cancha de aterrizaje, motivo por el cual hubo necesidad de proceder a nivelarla convenientemente, dejando una pequeña extensión para no paralizar los vuelos de los alumnos que estaban próximos a recibir su título de pilotos militares.

La cancha primitiva servía para los aviones que la Escuela poseía, pues, los aparatos que se usaban tenían un peso que fluctuaba entre 300 y 350 kilos, y al aterrizar, lo hacían con una velocidad de 50 kilómetros por hora. Los nuevos aviones que trajera el mayor Huston pesaban 700, 800, 1,000 y 1,200 kilos, con una velocidad de aterrizaje de 150 kilómetros por hora más o menos (*).

Las razones expuestas hicieron casi nula la actividad de vuelo durante los primeros meses de 1920. Sólo se pueden mencionar contados vuelos realizados en las fechas y por los pilotos que se indican más abajo:

24 de Enero: Tte. 1.º Sócrates Aguirre. Voló en Avro hasta Valparaíso (ida y regreso sin aterrizar).

28 de Enero: Tte. 1.º Sócrates Aguirre. Cumplió en Avro el triángulo Espejo-Culitrín-

(*) Este exceso de velocidad en el descenso provino de la antigua Escuela Francesa de pilotaje, cuya característica era aterrizar en las ruedas, con la cola levantada. El Mayor Huston primero, y Scott después, introdujeron el método inglés, o sea el aterrizaje en los 3 puntos: ambas ruedas y patín de cola, a la vez.

Curicó-Espejo, recibiendo su título de piloto militar. (Se le destinó a la Primera Compañía de Aviación).

30 de Enero: Guardia marina Zañartu. Cumplió el mismo recorrido, recibiendo su título de piloto militar. (Se le destinó a la Marina).

3 de febrero: Tte. 1.º Roberto Ewing, en Avro hizo el raid El Bosque - Curicó - El Bosque, y recibió su título de piloto militar. (Se le destinó al Grupo de Artillería "General Aldunate" N.º 3.)

Como se ha visto, a medida que recibían su título, los oficiales eran despachados a las distintas Unidades del Ejército, en donde debían cumplir con los requisitos de mando y otros, indispensables para ascender en el escalafón de Guerra del Ejército.

El 2 de Febrero se hizo cargo de la Dirección de la Escuela, el mayor señor Luis Depassier Serrano, nombrado para ello por D|S. P. 1 N.º 2928 de 23 de Diciembre de 1919. El 16 de Febrero, no habiendo tomado aún posesión del cargo y mando efectivo de la Escuela, y habiendo solicitado su destinación a otra repartición del Ejército, el mayor Depassier dejó la Comandancia, asumiéndola el antiguo jefe, señor Armando Díaz,



De izquierda a derecha: teniente Zúñiga, ing. Lizasoáin, teniente Ewing, guardiamarina Zañartu, y tenientes Castro y S. Aguirre.

quien, por haber sido destinado el 23 de Febrero al Batallón Zapadores N.º 2, hubo de entregar nuevamente el mando al mayor Depassier.

Por D|S. P. 1 N.º 556 del 16 de Marzo, este oficial dejó de ser comandante, y pasó en calidad de oficial a prueba al Estado Mayor General. Por el mismo decreto fué nombrado Comandante de la Escuela de Aviación, el mayor señor Florencio Mesa Torres, dejando de pertenecer al Estado Mayor. Este oficial fué el quinto Director que tuvo la Escuela y el último de este primer período.

El 6 de Abril, el Tte. 1.º Enrique Zúñiga, fué nombrado ayudante del consultor técnico, mayor Huston.

Por D|S. N.º 734 del 9 de Abril, el Tte. 1.º, Manuel Tova-

rias, dejó de estar agregado a la Escuela, pasando a depender de la Comandancia General de Armas de Concepción.

Por distintos decretos fechados en Abril, los siguientes oficiales de la Escuela fueron trasladados:

Tte. 1.º Augusto Magnan, al R. I. 5 "Carampangue".

Cap. Diego Aracena, al R. I. 5 "Carampangue".

Cap. Darío Aguirre, al Batallón Tren N.º 1.

Tte. 1.º Enrique Zúñiga, agregado a la Dirección de la Fuerza Aérea.

Tte. 1.º Horacio Díaz G., al Regto. Art. 1 "Tacna".

Estas destinaciones obedecieron a necesidades del servicio, ya que la Escuela pasaba por un período de completa reorganización

Debido a un accidente en que

no pudo responsabilizarse a nadie, por tratarse de un caso imprevisto, la Dirección de la Escuela fijó por la Orden del Día del 13 de Abril las funciones que debía desempeñar un oficial de cancha (*), nombrado semanalmente. Estas eran:

1) Velar por la buena conservación del Aeródromo: que en las horas de vuelo salieran de él todos los animales y se terminara el tráfico de vehículos.

2) Acompañar al mecánico a revistar minuciosamente todo el aparato, sin limitarse únicamente a ver el funcionamiento de su motor.

3) Acompañar con su firma la hoja de vuelo entregada por el piloto, cada vez que encontrara novedades en la máquina.

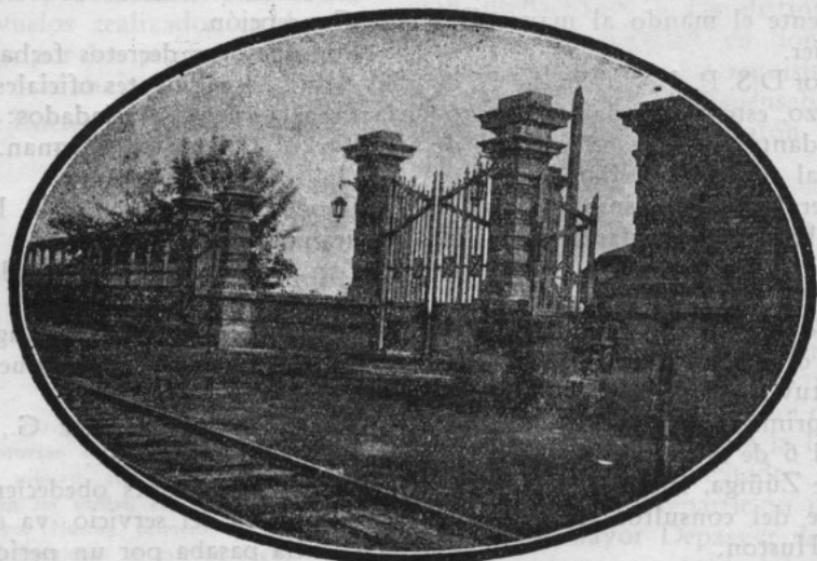
(*) El oficial de cancha es el que dirige los vuelos en un Aeródromo, y tiene la responsabilidad de cualquier accidente debido a infracción del tránsito aéreo.

Se puede decir que esta medida vino a poner término a numerosos accidentes que ocurrían por falta de previsión.

Por D|S. N.º 920, el Capitán Víctor Contreras, que desde algún tiempo se encontraba alejado de la Aviación, dejó de pertenecer al Batallón Zapadores N.º 1 y pasó a prestar sus servicios a la Escuela, como profesor de Aero-náutica.

Por decretos posteriores, el capitán Urzúa Lavín, Subdirector de la Escuela, y los alumnos, tenientes Enrique Zúñiga y Arnaldo Carrasco, fueron puestos a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores, y enviados, a Francia el primero, y a los Estados Unidos los dos últimos.

Como una demostración de compañerismo, los jefes y oficiales de la Escuela los despidieron con un champañazo en el Casino,



Hermosa puerta de entrada a la Escuela de Aviación, y que se demolió al construirse la Gran Avenida.

en el que se puso de manifiesto el alto espíritu de camaradería, propio de los oficiales de aviación. Como agradecimiento, el capitán Urzúa dejó al casino de oficiales el hermoso cuadro al óleo "El Centinela", que hoy día ostenta una de las murallas de la Biblioteca. Este oficial permaneció en el extranjero hasta principios del año 1922, fecha en que regresó a Chile, y se le nombró Director de la Escuela de Aviación.

El 12 de Junio de 1920 fué ascendido a Tte. Coronel, por antigüedad, el mayor Mesa, continuando como Comandante de la Escuela.

El 17 de Julio se dejó sin efecto el D|S. 589 del 24 de Marzo, que había separado de su empleo

al Ingeniero de la Escuela de Aero-náutica, don Pedro Andrade Moss.

Por D|S. N.º 1695 del 19 de Julio volvieron a la Escuela como pilotos militares, los capitanes Aracena y Godoy y el Tte. 2.º Roberto Ewing. Además, para hacer un curso de reentrenamiento, los capitanes Gabriel Valenzuela del Ferrocarrilero y Federico Barahona del Telégrafo; y los tenientes Andrés Sosa del Lautaro y Roberto Santelices del Tucapel. Estas destinaciones obedecieron a la situación creada en el Norte, con motivo de la movilización de tropas, hecha ese año.

Con fecha 25 de Julio se dió de baja en la Escuela al Ingeniero 3.º, Angel Gantes, alumno del 6.º curso, quien regresó a la Armada.

PARTICIPACION DE LA PRIMERA COMPAÑIA EN LAS MANIOBRAS DE LA III DIVISION

El 1.º de Marzo se llevaron a cabo en el sector Dichato-Tomé, las maniobras de ese año. La Primera Compañía se trasladó con anterioridad a ese punto, al mando del teniente 1.º, Sócrates Aguirre, y con el siguiente personal: pilotos militares tenientes primeros Edo. Preller y José Arredondo; guardia-marina, Guillermo Zañartu; aspirante a oficial, Federico Claudet; sargento 1.º Gómez y sargento 2.º Rodríguez. Además, los mecánicos ingleses Oakes, Preston y los chilenos Echeverría e Iturri. El material de vuelo con que se trabajó fué: 2 Bristol 110 HP., 1 Avro

110 HP. y 1 Nieuport 110 HP. Como director de la Escuadrilla, fué además, el instructor y consultor técnico mayor Víctor Huston.

Las maniobras duraron una semana, teniendo que lamentarse únicamente el accidente sufrido por el Tte. Preller al tratar de decolar desde el Club Hípico de Concepción en un Bristol. La máquina quedó destrozada, salvando el piloto con sólo algunas heridas superficiales.

En la crítica final, la aviación mereció una felicitación especial por su brillante cooperación al trabajo de las tropas de tierra. Res-



Un avión militar evolucionando sobre las tropas formadas

pecto al trabajo de la Escuadrilla durante las maniobras, se hizo cuanto permitían los medios, ya que por lo accidentado del terreno, no se tenían campos de aterrizaje cercanos a los puntos de concentración, debiendo limitarse sus actividades al comunicado telegráfico de las observaciones hechas por los pilotos y al lanzamiento de partes en paracaídas.

Días antes de terminar la concentración de tropas en Concepción, el mayor Huston recibió una comunicación del General Dartnell en la que le daba las instrucciones del caso para efectuar el raid Concepción-Santiago, siempre que los motores de los aviones que habían actuado en las maniobras estuvieran en condiciones de asegurar el éxito del vuelo. El mayor Huston contestó que el raid se efectuaría conforme a las instruc-

ciones recibidas, por haber comprobado que los motores se encontraban en buenas condiciones.

En efecto, el 8 de Marzo, el mayor Huston, piloteando un Avro y llevando como pasajero al Tte. Aguirre, y el aspirante Claudet en el Nieuport, emprendieron vuelo desde Concepción, y aterrizaron en Curicó y Talca, respectivamente, para hacer bencina. El mayor Huston, después de proveerse de combustible, emprendió nuevamente el vuelo para aterrizar sin novedad a las 15.15 horas en "El Bosque", después de haber hecho el recorrido aproximado de 500 kilómetros, a una velocidad media de 150 kilómetros por hora. Con esta prueba, al mayor Huston le correspondió la honra de haber sido el primer piloto que hizo con un pasajero un recorrido de tal importancia y extensión.

Justo es recordar que el primer aviador que intentó este raid, fué Luis A. Acevedo, quien murió trágicamente en 1913, al tratar de cruzar el Bío-Bío.

Como el aspirante Claudet se viera obligado a aterrizar en Talca, lugar donde no encontró inmediatamente el combustible que necesitaba, comunicó esta dificultad al General Dartnell, quien pidió, a su vez, al Comandante General de Armas de esa ciudad, diera al piloto toda clase de facilidades para continuar su interrumpido viaje a la capital.

En la tarde del día siguiente, después de revisar detenidamente su Nieuport, se elevó en dirección a Santiago, aterrizando con toda felicidad en el Aeródromo "El Bosque", a las 18.30 horas.

CREACION DE LA INSPECCION DE AVIACION Y REORGANIZACION DE LA ESCUELA DE AERONAUTICA MILITAR

Desde sus comienzos, en el año 1913, la aviación militar constituía, dentro del Ejército, un departamento o repartición subordinado casi exclusivamente al comando directo de la Escuela de Aviación "El Bosque", y sin participación del Cdo. de la División o Inspectores de Armas.

Cúpole al Ministro de Guerra, señor Germán Riesco, firmar el decreto que transformó el Departamento de Aviación en "Dirección de la Fuerza Aérea Nacional" siendo ésta comandada por el entonces coronel, don Pedro Pablo Dartnell, Jefe del Departamento de Ingenieros.

Con la adquisición hecha por el Gobierno de algunos hidroaviones para la Armada, ingresaron a la Fuerza Aérea varios oficiales de Marina e ingenieros de buques, suscitándose, entonces, dentro del rodaje administrativo del arma, inconvenientes de diversa índole, por la categoría de los nuevos alumnos de la Escuela de Aeronáutica, que estaban de por sí subordinados, antes que a la Fuerza Aérea, a la Dirección General de la Armada.

Fué, entonces, cuando se planteó ante el Gobierno la necesidad urgente de dar a la aviación una situación de especial independencia dentro y fuera del Ejército, que le permitiera dictar sus reglamentos, ordenar sus servicios ad-

ministrativos y proceder a la creación de un escalafón propio para sus oficiales, todos ellos, puntos que se solucionaron definitivamente con la Unificación de los Servicios, en Abril de 1930.

A principios del año 1920, esta necesidad fué resuelta en parte, creándose por Decreto Supremo, la Inspección de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra, y nombrándose para el desempeño de ese cargo al General de Brigada, don Pedro Pablo Dartnell. Solucionadas las dificultades disciplinarias, al someter igualmente al nuevo organismo, tanto a los oficiales del Ejército como a los de la Armada, quedó sin atender la no menos sentida necesidad de un escalafón especial, que facilitase relativamente los ascensos y distinciones dentro de la quinta arma. Más adelante se inserta el Decreto por el cual se creó la Inspección General de Aviación.

En Mayo de 1920, el Gobierno dictó un Reglamento Orgánico de la Escuela de Aeronáutica Militar, reglamento que determinaba el objeto y organización de dicho establecimiento; las funciones del Comando, de los oficiales de planta, de los profesores, de los objetivos de la Escuela y de sus relaciones con las reparticiones, servicios y unidades que enviaban alumnos.

Según este Reglamento, la Es-

cuela constaba de tres Secciones: Plana Mayor, Escuela de Aviación, Escuela de Mecánicos y Talleres.

La Plana Mayor tenía como dotación, entre otros, un Teniente Coronel o Mayor antiguo, Director; un Mayor o Capitán piloto-aviador militar, Subdirector; un Capitán o Teniente 1.º aviador militar, ayudante, a cargo de la primera Sección.

Por su parte, la Escuela de Mecánicos disponía de un Capitán o Tte. 1.º piloto aviador militar (Comandante de la Sección); un Sargento 1.º electricista; seis mecánicos y un numeroso personal a cargo de las diversas reparticiones.

Los pilotos militares eran los instructores prácticos de aeronáutica en conformidad a los programas de la Dirección. Tenían las atribuciones y deberes de los Comandantes de compañías, baterías o escuadrones.

La Escuela de Aviación estaba destinada a la enseñanza práctica de los oficiales alumnos, dividiéndose en tres subsecciones, de las cuales la primera se denominó de Pilotaje; la segunda, de Especialización, y la tercera, de Aplicación.

Debían ingresar a la Subsección de Pilotaje todos los oficiales alumnos nombrados tales por el Supremo Gobierno; a la Subsección de Especialización debían ingresar los oficiales alumnos, después de terminado satisfactoriamente su curso en la Subsección de Pilotaje y los pilotos aviadores que ingresaran a la Escuela para hacer un curso de reentrenamien-

to, y finalmente, a la tercera Subsección debían ingresar todos los pilotos que habían obtenido buen resultado en las pruebas de la segunda Subsección, a fin de perfeccionar sus conocimientos para el conveniente empleo de su avión en campaña.

La duración de los diversos cursos fué la siguiente: pilotaje, 4 meses; especialización, 2 meses, y aplicación, 4 meses.

Por otra parte, los requisitos para ser aceptado como alumno fueron los mismos de años anteriores, o sea, ser oficial de Guerra del Ejército o de la Armada, ser soltero, no mayor de 30 años de edad y un peso máximo de 75 kilos.

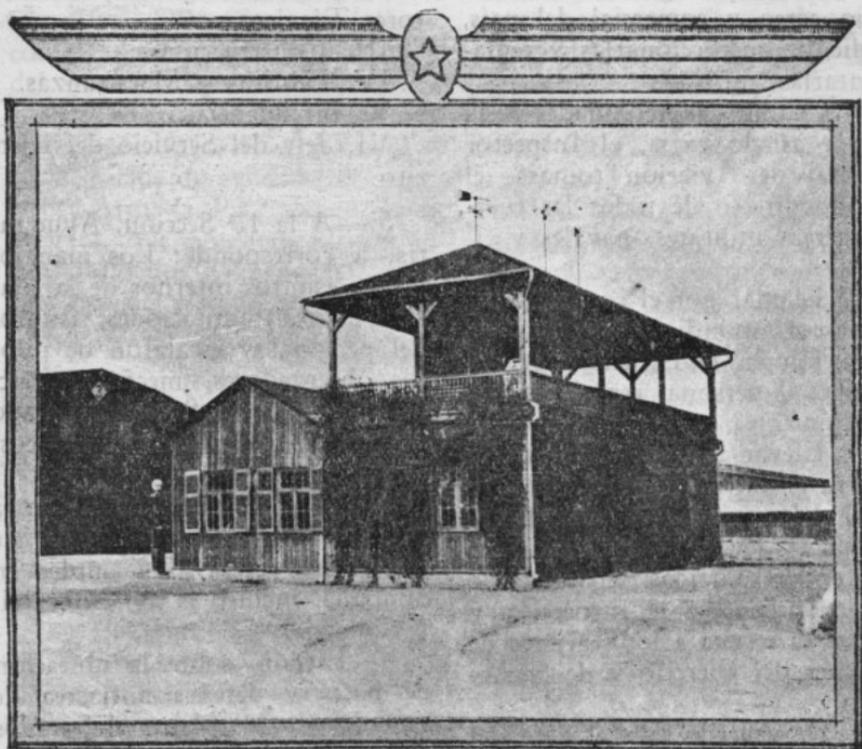
Dos meses más tarde, el 15 de Julio, el Presidente de la República firmó el decreto que creaba la Inspección General de Aviación, y que más abajo se inserta:

"Bol. Ofc. N.º 723, pág. 8095, de 15 VII 920, Decr. F. A. número 1669, dice lo que sigue: "Nueva Organización". Considerando:

a) Que la actual organización de la Fuerza Aérea Nacional no corresponde por completo a las verdaderas exigencias de la defensa nacional;

b) Que es de toda ventaja dar a todos los Estados Mayores del Ejército y Armada una intervención más directa en todos los asuntos que digan referencias con el empleo de las fuerzas aéreas en campaña, planes de guerra, ubicación de bases, etc.

c) Que es de necesidad que haya una Inspección de Aviación, que



Construcción de madera, que se levantaba en las cercanías del lugar que ocupa actualmente el pabellón meteorológico de la Escuela de Aviación, y que servía de tribuna para las familias que deseaban presenciar vuelos.

tenga a su cargo directo los estudios técnicos y militares, relacionados con la aviación, incluso la civil y comercial.

He acordado y decreto:

1.—La Inspección General de Aviación es un organismo completamente independiente del Ejército y de la Armada, pero sujeto, sin embargo, a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones.

2.—La Inspección General de Aviación será desempeñada por un General o Almirante, cuyas

actividades se extenderán a todo lo concerniente al servicio aéreo, el funcionamiento de las escuelas, parques de aviación y maestranza, defensa antiaérea, confección de los Reglamentos del ramo, administrativos, de sanidad, etc.

3.—Son atribuciones del Inspector General de Aviación:

a) La supervigilancia del servicio aéreo del Ejército y de la Armada, para cuyo efecto está autorizado para pasar las revistas de instrucción que estime necesarias, dando previamente a las autoridades correspondientes el aviso del caso;

b) La supervigilancia del servicio aéreo y comercial del país, pudiendo inspeccionarlas y reglamentarlas;

c) Cuando las necesidades de la guerra así lo exija, el Inspector General de Aviación tomará el mando directo de todas las fuerzas aéreas militares, navales y civiles;

d) Llamar por el conducto regular correspondiente a cursos de repetición en la Escuela o Maestranza, al personal especialista en aviación;

e) Elevar al Ministerio de la Guerra y Marina el presupuesto general del servicio aéreo, de acuerdo con las leyes vigentes, haciendo figurar en partidas separadas lo correspondiente a la Inspección y lo que se refiera a los servicios de aviación del Ejército y de la Armada.

f) De acuerdo con el Jefe del Servicio Aéreo del Ejército o con el Director General de la Armada, el Inspector General de Aviación podrá proponer que Pilotos Militares del Ejército pasen a continuar sus servicios en las unidades de aviación de la Armada o vice-versa, con el objeto de propender a la uniformidad y conocimiento total del material de aviación que se emplea en el país;

g) Intervendrá en la destinación del personal de aviación, para cuyo fin llevará una estadística y Libro de Vida del personal del servicio aéreo.

4.—La Plana Mayor de la Inspección General de Aviación se compondrá de las siguientes secciones:

II. Estados Mayores y Consultores Técnicos.

III. Construcciones.

IV. Fábricas y Maestranzas.

V. Intendencia.

VI. Jefe del Servicio del Ejército.

5.—A la 1.^a Sección, Ayudantía, le corresponde: Los manejos de los asuntos internos de la Plana Mayor, tramitaciones, asuntos del personal y escalafón de pilotos observadores, mecánicos, etc.

6.—A la II Sección, Estado Mayor y Consultores Técnicos, le corresponde:

a) Todo lo relacionado con la organización y movilización de las fuerzas aéreas y su empleo en campaña, incluso la aviación civil y comercial.

b) Estudio sobre la ubicación de bases y defensa antiaérea de acuerdo con los planes elaborados por los Estados Mayores del Ejército y de la Armada;

c) Estudio sobre la ubicación y organización de las unidades, conforme a puntos de vista especiales;

d) La confección de directivas técnicas y de instrucción para unidades;

e) Cooperación de estas unidades en los planes de guerra elaborados por ambos Estados Mayores del Ejército y de la Armada, y en general, toda relación de servicio con estos Estados Mayores. Esta Sección será servida por un Teniente Coronel o Mayor, oficial de Estado Mayor del Ejército; por un Capitán de Fragata o de Corbeta, oficial del Estado Mayor de la Armada, que será el mismo que presta sus servicios en el Estado

Mayor del Ejército, y por los Consultores Técnicos especialistas, contratados según las necesidades del servicio. Para sus trabajos el Estado Mayor podrá requerir directamente de los Comandantes de los servicios de aviación del Ejército y Armada, los estudios, datos, etcétera, que necesiten y éstos están obligados a colaborar en los trabajos del Estado Mayor.

7.—A la III Sección, Construcciones, le corresponde:

a) Las construcciones de planos y especificaciones de toda clase de construcciones para los servicios de aviación, como ser: hangares, aeródromos, estaciones y bases navales y edificios para fábricas, cuarteles, etc.

b) El estudio de las propuestas de construcciones y la vigilancia de los trabajos. A cargo de esta Sección estará un Arquitecto especialista en el ramo.

8.—A la IV Sección, Fábricas y Maestranzas, le corresponde:

La confección de las bases y especificaciones para la adquisición y construcción del material, consumo, repuesto, combustible y lubricantes. La supervigilancia de las Fábricas y talleres, la recepción y prueba del material y, en general, todo lo relativo a su especialidad. A cargo de esta Sección estará un Ingeniero Aeronáutico de competencia especial en el ramo, con un Cap. o Tte. 1.º Piloto Militar, Ayudante.

9.—A la V Sección, Intendencia, le corresponde:

a) Efectuar las revistas económicas anuales a los establecimientos y unidades de aviación y tam-

bién las revistas de caja que ordenen extraordinariamente:

b) Llevar la estadística de los servicios relacionados con los valores y especies;

c) Intervenir en las entregas de cajas;

d) Formar el presupuesto general de rancho y forraje;

e) Conocer e informar todos los asuntos relacionados con valores, bienes y especies;

f) La contratación de los artículos de rancho y forraje, como asimismo de vestuario, equipo y demás elementos necesarios para el servicio;

g) La preparación del presupuesto de vestuario, equipo y alojamiento, como asimismo de las demás necesidades del servicio aéreo;

h) El examen de las cuentas de valores, de rancho, del forraje y en general todo lo relacionado con los servicios de caja y contabilidad que antes efectuaba la Intendencia de Establecimientos Militares;

i) En lo relacionado con el servicio Administrativo de las unidades de aviación naval, la Intendencia se ajustará, en lo posible, a los Reglamentos que rigen en la Armada;

j) Corresponde también a la Intendencia, la Administración de Caja de la Inspección. Jefe de esta Sección será un Intendente de División con un Contador 1.º y un Contador 3.º del Ejército o de la Armada.

10.—VI Sección, Jefe del Servicio Aéreo del Ejército.

11.—De la Escuela de Aeronáutica Militar. Depende directa-

mente del Inspector de Aviación. Tiene por objeto preparar Pilotos Militares para el Ejército y la Armada, Instructores y demás especialistas para el servicio aéreo, tanto oficiales como tropa. Se regirá por un Reglamento especial. En el establecimiento también podrán organizarse cursos especiales para pilotos civiles, de acuerdo con disposiciones que se dicten oportunamente.

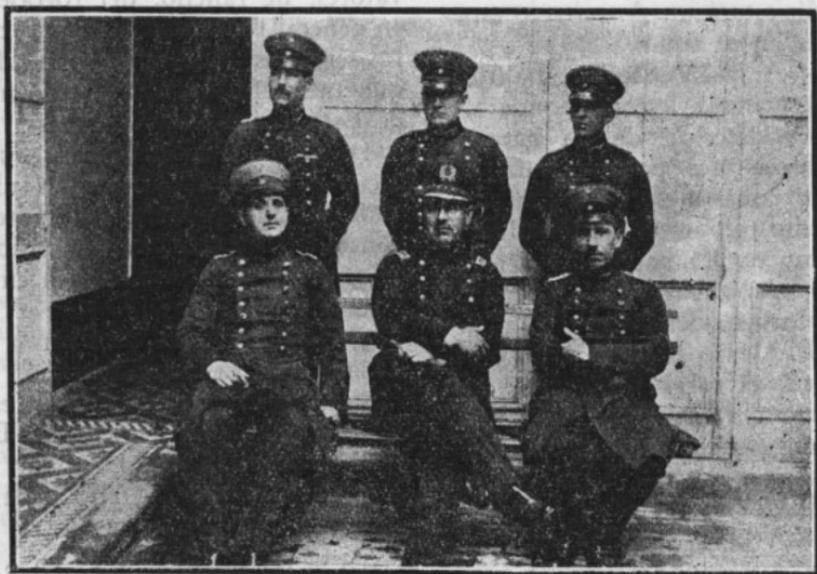
12.—El Servicio Aéreo comprende:

- a) Aviación Militar;
- b) Aviación Naval;
- c) Aviación Civil.

La Aviación Militar dependerá del Jefe del Servicio Aéreo del Ejército, quien tendrá bajo sus órdenes directas las unidades de aviación que se organicen. Comandante de este servicio será un Co-

ronel o Teniente Coronel con un Capitán Piloto Militar, ayudante. Forma la IV Sección de la Inspección General del Servicio Aéreo. La Aviación Naval dependerá del Jefe de la Dirección de Artillería de la Armada, quien a su vez, tendrá a sus órdenes las unidades que se creen. Comandante de este servicio, subordinado al Jefe de la Dirección de Artillería será un Oficial Superior de la Armada con un Teniente 1.º o 2.º Piloto Militar, ayudante. La Aviación Civil dependerá directamente de la Inspección General de Aviación. Estos servicios se regirán por un reglamento especial que se dictará oportunamente.

13.—Las unidades de Aviación que se organicen en el Ejército se denominarán: Grupos, Escuadrones y Escuadrillas, y constarán del



El general Contreras con los oficiales que lo secundaban en su labor de Inspector de Aviación. De pie: capitanes Valenzuela y Contreras, y teniente Preller. Sentados: Cap. Pérez, general Contreras y cap. Quevedo.

material y dotaciones que establezca el reglamento respectivo. En la Armada se constituirán bases de Hidroaviones en la forma que determine el respectivo reglamento, pero las unidades que se organicen tendrán las mismas denominaciones que las del Ejército y las dotaciones y materiales que se le fijan.

14.—Artículo transitorio. — Mientras no se disponga del personal de pilotos militares necesarios para el desempeño de los puestos que consulta esta organización, el Departamento del Personal del Ejército y el Departamento de la Armada, darán to-

das las facilidades que sean necesarias para el reclutamiento de este personal, entre el de oficiales, tropa y demás empleados especiales de su dependencia. Tómese razón y comuníquese. — Sanfuentes. — Ladislao Errázuriz.

El 22 de Julio se hizo cargo de la Inspección de Aviación el General de División señor Luis Contreras Sotomayor, durante cuya administración vino a Chile la misión del mayor Scott, que fijó nuevos rumbos a la aviación chilena, y de la cual se hablará en el 2.º tomo de esta obra.

CURSO DE ASPIRANTES A OFICIALES DE RESERVA

A raíz de la movilización de la I División de nuestro Ejército y el envío de la Primera Compañía de Aviación al Norte, de que se habla más adelante, la Superioridad Militar organizó en la Escuela de Aeronáutica un curso de aspirantes a oficiales de reserva, que duró tres meses.

Previo examen tomado por los capitanes Aracena y Godoy y guardia-marina Zañartu, fueron aceptados, y al cabo de un tiempo tuvieron la antigüedad del orden de lista, los siguientes señores:

Salvador Sanfuentes, Alvaro Vial Errázuriz, Emilio Castro Ramírez, Luis Moya, Luis Errázuriz, Juan Gálvez Rivas, Hugo Valdés, Carlos Charme Prieto, Gustavo Charme Prieto, Luis Oli-

vo Prado, Raúl Besa, Wenceslao Díaz, Gustavo Krüger, Manuel Casanova Vicuña, Carlos Orrego Renard, Eduardo Arenas Contardo, Anselmo Hevia Rahausen, Humberto Katz, José Antonio Isaza Toro y Alejandro Walker.

Además de estos aspirantes, fueron aceptados los siguientes oficiales de reserva:

Tte. 1.º Federico Helfmann Reimers.

Tte. 1.º Manuel Pereira Aránguiz.

Tte. 2.º David Fuentes Sosa.

Tte. 2.º Alberto Spoerer, y

Tte. 2.º Miguel Aróstegui Cerda.

Con un personal de profesores bastante preparado, el curso de aspirantes recibió importantes lecciones sobre radio-telegrafía, fo-

tografía, aeronáutica y tiro, además de la instrucción de infantería, que estuvo a cargo del teniente Sosa, y la de aviación, a cargo del teniente José Arrédon.

Por última vez se practicó en la Escuela con los Pingüinos, aparatos éstos que existían desde los comienzos de la aviación en Chile.

El 10 de Septiembre, sin haber alcanzado a recibir su instrucción completa, se ordenó presentar a los aspirantes en revista de reclutas. Esta fué pasada por el Inspector de Aviación, General don Luis Contreras S. y por el Comandante de la Escuela, Tte. Coronel don Florencio Mesa Torres.

La revista de ejercicios de infantería llamó especialmente la atención, tanto por el grado de instrucción militar que demostraron poseer los jóvenes aspirantes, como por la rápida asimilación de los ejercicios, que fueron

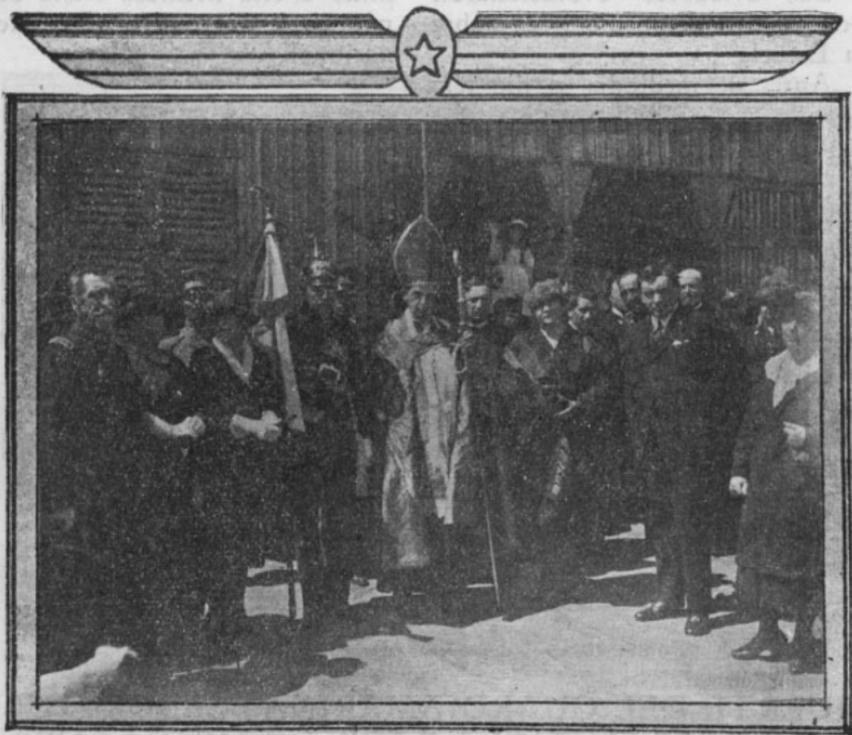
ejecutados con marcada corrección y energía, recibiendo el teniente instructor, Andrés Sosa, sinceras felicitaciones por su eficiente labor.

El mismo éxito tuvieron los exámenes teóricos sobre mecánica, nomenclatura del material de vuelo, tiro, etc., etc. como asimismo las pruebas prácticas en los Pingüinos. Sin duda alguna, uno de los aprendizajes más difíciles en aviación era la instrucción en estos aparatos, pues ella se prestaba para probar el temperamento nervioso de los alumnos. Sin embargo, el cumplimiento de estas pruebas no dejó nada que desear y la crítica del Comandante sólo se limitó a señalar pequeños defectos que fueron fácilmente corregidos.

Un mes más tarde, el 8 de Octubre, con motivo de la bendición de un estandarte y Jura de la Bandera por los aspirantes anteriormente citados, se dieron cita en el Aeródromo "El Bosque" nu-



Curso de aspirantes, con su instructor, el teniente Arrédon, frente al Pingüino.



S. E. el Presidente Electo, don Arturo Alessandri y señora; el Ilmo. y Rvdmo. señor Arzobispo de Santiago, don Crescente Errázuriz, el general Pinto Concha y otros personajes, después de la bendición del Estandarte.

merosas personalidades, entre ellas S. E. el Presidente electo, don Arturo Alessandri y señora; además, el Ilmo. y Rvdmo. señor Arzobispo de Santiago, don Crescente Errázuriz.

Verificada la ceremonia de la bendición de la insignia de la Unidad, se procedió al acto de la Jura de la Bandera.

El Comandante de la Unidad, Tte. Coronel señor Mesa Torres, se refirió en esa ocasión a la importancia del acto de la Jura de respeto y fidelidad al emblema nacional. Luego, las descargas de

ordenanza sellaron el juramento que los aspirantes a oficiales pronunciaron con la solemnidad debida. A continuación fueron sacados a la cancha de aterrizaje cuatro aviones, siendo el capitán Armando Castro el primero que se lanzó al espacio en un Avro 110 HP. Lo siguieron el mayor Huston en Scout, y los aspirantes Emilio Castro y Clodomiro Figueroa en Blériot. Llamaron especialmente la atención las pruebas de acrobacia, como "loopings" y "spin" a escasa altura, que ejecutó el mayor Huston.

Los aviadores evolucionaron por espacio de media hora sobre la Escuela.

Antes de mediodía se dió tér-

mino a esta hermosa fiesta aeronáutica y de respeto al emblema nacional.



Las descargas de ordenanza, sellan el Juramento

MUERTE DEL GUARDIAMARINA, SEÑOR JULIO VILLAGRÁN, EN LA RADA DE MEJILLONES

El martes 24 de Agosto de 1920, mientras efectuaba su primer vuelo en hidroavión, en la rada de Mejillones, encontró la muerte el guardia-marina señor Julio Villagrán, oficial que sólo algunas semanas antes había recibido su título de piloto en la Escuela de Aviación "El Bosque". Según versión oficial, el accidente ocurrió a las diez y media de la mañana; se debió a que el piloto, por una mala maniobra al decolar en el Sopwith del O'Higgins, fué a estrellarse con la punta de uno de los cañones de estribor del barco. El choque fué tan recio que el aparato cayó al mar totalmente destrozado.

El oficial de servicio del O'Higgins, Tte. Troncoso, y varios marineros se lanzaron al agua, y recogieron al guardia-marina Villagrán en estado muy grave. Llevado a la enfermería, y a pesar de haberse extremado los recursos para salvarlo, murió en medio de la consternación de sus jefes y compañeros, que momentos antes lo habían visto subir confiado al hidroavión.

Como es costumbre en éstos casos, el Comando de la Escuela de Aviación de "El Bosque" ordenó izar la bandera a media asta, como una demostración de pesar por la desgracia ocurrida a un miembro de la Aviación Naval.

MOVILIZACION DE LA PRIMERA COMPANIA DE AVIACION AL NORTE



Guardiamarina, señor Julio Villagrán, muerto en la Rada de Mejillones, el 24 de Agosto de 1920.

MOVILIZACION DE LA PRIMERA COMPAÑIA DE AVIACION AL NORTE

En Agosto de 1920, con motivo de la movilización de la Primera División de nuestro Ejército, decretada por el Supremo Gobierno, y para completar sus elementos movilizados, la Superioridad ordenó que la Primera Compañía de Aviación, de la cual se ha hablado en otros capítulos, se trasladara al Norte, al mando del Tte. 1.º señor Sócrates Aguirre, y con los pilotos, Ttes. Eduardo Preller y Roberto Ewing, los sargentos primeros, Máximo Alvarado, Agustín Soto, José del C. Ojeda y Agustín Rodríguez y el mecánico Miguel Cabezas; además, 200 hombres de tropa. Se llevó como material de vuelo seis monoplanos Bristol 110 HP., del mismo tipo de aquellos en que habían efectuado la travesía de la Cordillera los capitanes Godoy y Cortínez.

A mediados del mes fué designado el capitán Dagoberto Godoy para inspeccionar la Unidad destacada en el Norte, siendo nombrado, una semana después, Comandante de la Primera Compañía. Debido a una mala interpretación, el capitán Godoy regresó a Santiago, donde fué puesto en disponibilidad, a las órdenes del Comando del Batallón Zapadores de guarnición en Tacna, en atención a que el mencionado oficial no había acatado en debida forma la orden recibida de hacerse cargo de la Primera

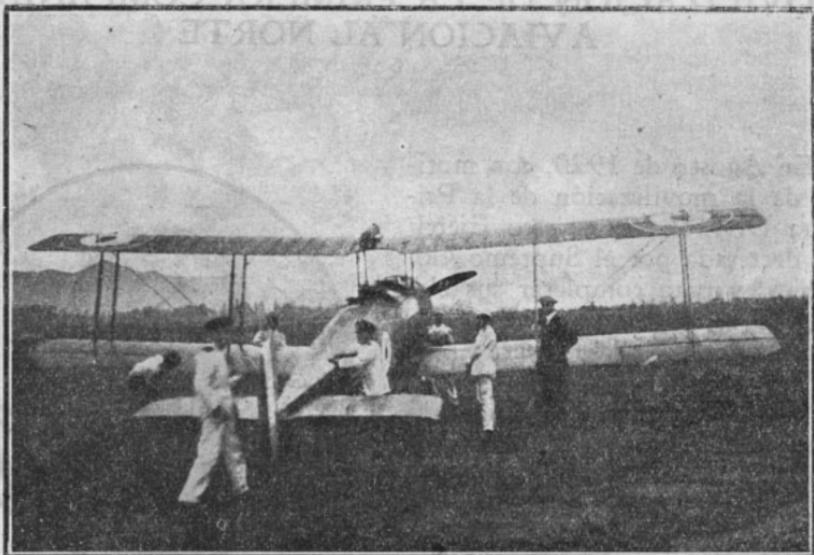


El teniente 1.º Sócrates Aguirre, Cmdte. de la 1.ª Cía. que se destacó en el Norte, a raíz de la movilización de tropas del año 1920.

Compañía. Antes de cumplir un año en esa guarnición, Godoy fué trasladado al Ferrocarrilero en donde permaneció hasta Agosto de 1924, fecha en que, por motivos de salud, hubo de retirarse de las filas del Ejército.

La Primera Compañía, al mando del teniente Aguirre fué destacada en Árica e instaló sus hangares en el aeródromo "El Morro", en terrenos que habían sido elegidos previamente por el teniente aviador señor Ignacio Aliaga.

Diariamente, los pilotos efectuaron vuelos de reconocimiento sobre la zona de posibles operaciones, arrojando proclamas patrióticas, sin tener que lamentarse accidentes de gravedad, cosa que



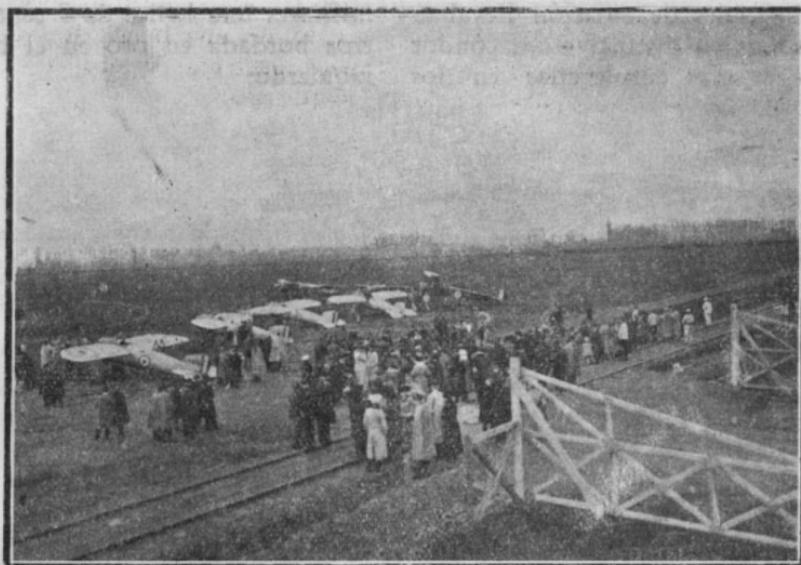
Biplano Avro, de doble comando, con el cual el mayor Huston implantó en Chile un nuevo sistema de aprendizaje, eliminándose definitivamente el sistema de Pingüinos

no era rara, como se ha visto, en esa época.

Con motivo de la llegada a Arica del buque español "España", el sargento 1.º Agustín Soto, en la mañana del 18 de Noviembre, y cuando evolucionaba sobre la bahía en un Bristol, falló el motor de su avión paralizándose por completo. Mediante hábiles maniobras, el Suboficial mencionado logró dirigir su avión a tierra, pasando por sobre la ciudad a muy baja altura, y a hélice "calé". Como no tuviera tiempo para elegir una cancha apropiada, se vió obligado a aterrizar forzosamente en un terreno desfavorable, destruyendo su máquina. Quienes presenciaron la escapada

del sargento Soto, han dicho que ésta fué milagrosa y que, si el accidente no tuvo mayores consecuencias, se debió a la sangre fría del piloto.

A principios del año 1921, con la labor que desarrollaba en "El Bosque" la misión del mayor inglés Frank Scott, contratado por el Gobierno de Chile para instruir a nuestros pilotos, según las experiencias de la última guerra, se creyó más conveniente hacer regresar del norte a la Primera Compañía, a fin de uniformar la instrucción de los oficiales, y teniendo en consideración las malas condiciones en que se encontraba esa unidad, con su material deteriorado y anticuado.



Vista parcial del Aeródromo "El Bosque", en un día de vuelos.

DISTINTIVO PARA LOS OFICIALES TITULADOS PILOTOS AVIADORES MILITARES

Para los que con justo orgullo ostentan en su pecho el par de alas bordadas que lo acreditan piloto aviador militar, distintivo que se concede actualmente y en forma solemne a aquellos oficiales que han rendido con éxito su examen final de vuelo en la Escuela de Aviación, es importante saber que su adopción en nuestro servicio data de Octubre de 1920. Tal Decreto lleva el número 2816, y dice: "Teniendo en cuenta los méritos de los oficiales y suboficiales aviadores que consagran su vida a este importante servicio del Ejército,

adóptese como distintivo para los oficiales titulados pilotos aviadores militares, una estrella rodeada de una corona de laureles con alas a ambos lados, bordada en hilo de oro, la estrella en hilo de plata, sobre paño negro de 2 centímetros de alto por 9 y medio de ancho, que se llevará a la altura del segundo botón, a la derecha sobre el pecho. Los Suboficiales con igual título, llevarán el mismo distintivo, bordado con hilo amarillo y blanco de seda.—

(Fdo.): Sanfuentes. — Ladislao Errázuriz."

Anteriormente a este Decreto, los oficiales de aviación llevaban como único distintivo un cóndor con las alas desplegadas en los

parches de su arma, y los pilotos militares una hélice de 7 centímetros bordada en oro en el brazo izquierdo.

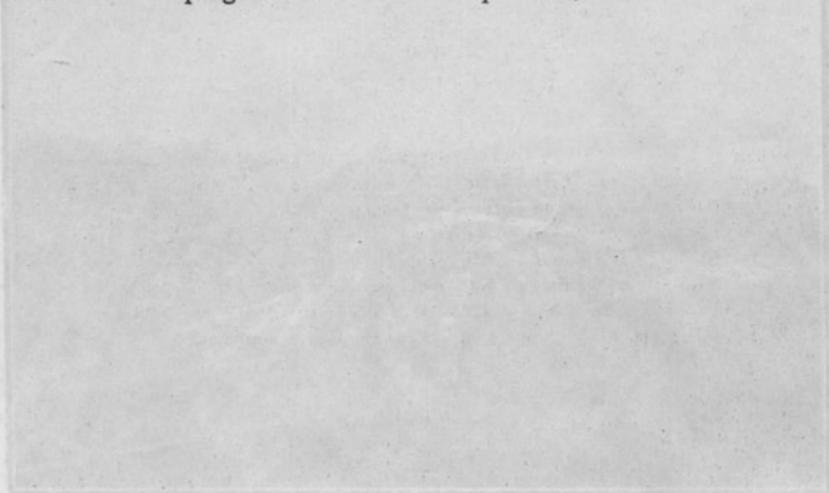


Foto tomada en el momento de la inauguración del servicio de aviación militar en el día 1.º de mayo de 1920. El avión es un biplano de tipo "Cessna".

DISTINTIVO PARA LOS OFICIALES TITULADOS

PILOTOS-AVIADORES MILITARES

El distintivo para los pilotos-aviadores militares será el que se describe en el artículo 1.º del presente Decreto. Consistirá en un círculo de oro, con un cóndor de alas desplegadas en el centro, bordado en oro en el brazo izquierdo. El círculo tendrá un diámetro de 25 milímetros y se llevará en la parte superior del pecho. El cóndor tendrá las alas desplegadas en el ángulo de 90 grados y se llevará en la parte superior del pecho. El círculo tendrá un diámetro de 25 milímetros y se llevará en la parte superior del pecho. El cóndor tendrá las alas desplegadas en el ángulo de 90 grados y se llevará en la parte superior del pecho.

El distintivo para los pilotos-aviadores militares será el que se describe en el artículo 1.º del presente Decreto. Consistirá en un círculo de oro, con un cóndor de alas desplegadas en el centro, bordado en oro en el brazo izquierdo. El círculo tendrá un diámetro de 25 milímetros y se llevará en la parte superior del pecho. El cóndor tendrá las alas desplegadas en el ángulo de 90 grados y se llevará en la parte superior del pecho. El círculo tendrá un diámetro de 25 milímetros y se llevará en la parte superior del pecho. El cóndor tendrá las alas desplegadas en el ángulo de 90 grados y se llevará en la parte superior del pecho.

INDICE

CAPITULO I

1913

PAGINA

- Precursores de la Aviación Militar Chilena.— Informes del general Pinto Concha y del coronel Pedro Pablo Dartnell, sobre la creación de la aeronáutica militar.— El capitán Avalos, primer oficial de Ejército piloto aviador.— Fundación de la Escuela de Aviación.— Envío de oficiales y suboficiales a Europa.— Primer Curso de Alumnos.— Los primeros aeroplanos.— Origen de los primeros hangares de la Escuela de Aviación.— Vuelos de importancia.— Los primeros títulos de piloto aviador militar.— Resultado de la misión enviada a Francia.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1913. 11

CAPITULO II

1914

- Mery, primera víctima de la aviación militar chilena.— Nuevos vuelos de importancia.— Desaparición del teniente Alejandro Bello Silva.— Homenaje a Mery y a Bello.— Segundo Curso de alumnos.— Muerte del sargento I.º Adolfo Menadier.— Importantes vuelos de los oficiales de planta.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1914 49

CAPITULO III

1915

- Primer festival aéreo.— Nuevos títulos.— Participación de la aviación en las maniobras.— Ponce y Berguño, víctimas de las maniobras.— Tercer Curso de alumnos.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1915 79

CAPITULO IV

1916

- Movimiento de oficiales y suboficiales.— Primer Congreso Aeronáutico Pan-Americano.— Cuarto Curso de Alumnos.— Muerte del teniente de Marina, Pedro N. Luco.— Resultado del Cuarto Curso.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1916 109

CAPITULO V

1917

- Nombramientos y Destinaciones.— Quinto Curso de Alumnos.— Accidentes.— Nuevos pilotos militares y pilotos aviadores.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1917 131

CAPITULO VI
1918

PAGINA

Actividad de los primeros meses.— Comisión del capitán Arturo Urrutia a España.— Organización de la Primera Compañía de Aviación.— Misión inglesa del mayor Víctor Huston.— Primera travesía de los Andes en aeroplano.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1918	145
--	-----

CAPITULO VII
1919

Fallecimiento del capitán, señor Manuel Avalos Prado.— Pruebas para optar al título de piloto militar.— Nuevo Comandante de la Escuela.— Sexto Curso de Alumnos.— Doble travesía de la Cordillera de los Andes.— Grave accidente ocurrido al capitán Diego Aracena.— Pruebas de hidroaviones en Talcahuano.— Actividades en la Escuela de Aviación.— Memoria de la Escuela correspondiente al año 1919	171
--	-----

CAPITULO VIII
1920

Títulos, destinaciones y cambios de Comando.— Participación de la Primera Compañía en las maniobras de la III División.— Creación de la Inspección de Aviación y reorganización de la Escuela de Aeronáutica Militar.— Curso de aspirantes a oficiales de reserva.— Muerte del Guardiamarina, señor Julio Villagrán, en la rada de Mejillones.— Movilización de la Primera Compañía de Aviación al Norte.— Distintivo para los oficiales pilotos aviadores militares.....	207
---	-----