



1920 - 925
HISTORIA DE LA
AVIACION EN CHILE

ENRIQUE FLORES ALVAREZ

ES PROPIEDAD DEL AUTOR

INSCRIPCION N.º 3045



HISTORIA

DE LA

AVIACION

EN CHILE

TOMO II

De origen francés, nuestra Aviación Militar, creada en 1913, logró, en el transcurso de sus tres primeros años de vida, colocarse a la cabeza de las similares de Sud América.

La Guerra Europea trajo como consecuencia el establecimiento de este servicio y la Escuela de Aviación, plantel abnegación y de trabajo, fue convirtiéndose, con el tiempo, en un verdadero arsenal de máquinas viejas y parchadas y volaban gracias al arrojo e inteligencia de aquellos esforzados hombres pájaros de la generación de Avales.

AVIACION MILITAR

(Desde la misión Scott, en 1920,

hasta la adquisición de nuevo material, en 1925)

Con este puñado de bravos oficiales, la Aviación Militar se desarrolló y se transformó, sobre el duro yungueta realidad, en una escuela progresiva, una escuela imborrable, escuela de Aviación. Se fue haciendo de Aviación, un proceso que renueva constantemente los que se trata en el presente. Aviación Militar hizo una gran obra, y arrastrara las alas, y arrastrara las alas de los

La escuela de la conquista de la aviación, la escuela de la conquista aérea, continuó creando los grandes campos de. El Buzo

En plena juventud, en la edad de las proezas e ilusiones, volaron, ese mundo de donde no se regresa, Zábari, Espajo, Illanes, Bravo, Yavar, Atzola y Deyrera, en proezas, iniciando en estas en esta noble vocación del sagrado cumplimiento del deber.

INTRODUCCIÓN

De origen francés, nuestra Aviación Militar, creada en 1913, logró, en el transcurso de sus tres primeros años de vida, colocarse a la cabeza de las similares de Sud América.

La Guerra Europea trajo como consecuencia el estancamiento de este servicio y la Escuela de Aviación, plantel de abnegación y de trabajo, fué convirtiéndose, con el tiempo, en un verdadero arsenal de máquinas viejas y parchadas que volaban gracias al arrojo e intrepidez de aquellos esforzados hombres pájaros de la generación de Avalos.

La llegada a Chile de los mayores Huston y Scott, distinguidos oficiales de la Real Fuerza Aérea Británica, y el apoyo decidido que prestara el Gobierno a la Aviación Militar, vino a sacarla de su estado de postración y permitió abrirle nuevos horizontes. Más de sesenta oficiales de marina y ejército concurrieron a "El Bosque" a recibir instrucción aérea y, en pocos meses, obtuvieron sus títulos de piloto.

Con este puñado de bravos oficiales, la Aviación Militar se desarrolló y se transformó, sobre el duro yunque de la realidad, marcando en su rápido progreso una estela inextinguible de gloria. Sin embargo, tratándose de Aviación, los apogeos son siempre efímeros, si no se renueva constantemente el material. Bastaron cinco años escasos, los que se tratan en el presente volumen, para que la Aviación Militar hiciera toda una vida, de esplendor y de triunfos, y arrastrara las penurias de una vejez prematura.

La sangre generosa de nuevos adalides de la conquista aérea, continuó regando los amplios campos de "El Bosque".

En plena juventud, en la edad de las promesas e ilusiones, volaron a ese mundo de donde no se regresa, Zañartu, Espejo, Illanes, Bravo, Yávar, Arzola y Necochea, vidas preciosas, inmoladas en aras de la noble vocación, del sagrado cumplimiento del deber.

E. F. A.



CAPITULO I

1921

SUMARIO :

Misión inglesa del mayor de la Real Fuerza Aérea Británica.
Frank P. Scott.

Trágico accidente de aviación.

Mlle. Adrienne Bolland, primera mujer, vencedora de los Andes.

Bautizo de los aviones, "El Ferroviario" y "Abelardo Núñez".

Primera travesía de los Andes en avión de guerra y con pasajero.

Entrega de la Ambulancia "Leonardo da Vinci" a la Escuela de
Aviación.

Reorganización de los Servicios de Aviación.— (Se dicta el
D/S. 3101, de 25 de Octubre de 1921, y un mes más
tarde se deroga en vista de las exposiciones que hacen el
senador, señor Errázuriz Lazcano, y el diputado, señor
Vergara Vicuña, sobre la conveniencia de mantener el
servicio unificado).

Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de
Aeronáutica durante el período de la misión Scott.—
(Noviembre de 1920 a Noviembre de 1921).

MISION INGLESA DEL MAYOR DE LA REAL FUERZA AEREA BRITANICA, FRANK P. SCOTT

La aviación militar chilena, que en sus tres primeros años de vida había logrado colocarse a la cabeza de las similares en Sud América, comenzó su período de decadencia en 1915, período de vez en cuando interrumpido por gestos de audacia de algunos bizarros pilotos. Los Blériot, Deperdussin, Sán-

chez Besa, Bréguet, Voisin, Morane, formaban un verdadero arsenal de máquinas viejas y parchadas, que sólo volaban gracias al arrojo e intrepidez de los discípulos del gran maestro Avalos.

El obsequio de algunos aviones modernos que hiciera a Chile el Gobierno británico (*) y la presencia en nuestro país del capitán del Royal Flying Corps, Victor Huston, fueron factores que contribuyeron al resurgimiento del servicio de aviación, y que se hizo definitivo con la contratación por parte del Gobierno de la misión inglesa presidida por el mayor Frank P. Scott.



El mayor Frank Scott, acompañado del general Contreras.

Sin lugar a dudas, uno de los períodos de mayor actividad de nuestra aviación militar, es el que corresponde a la Misión Británica que consiguió en un plazo relativamente corto, modernizar nuestra Fuerza Aérea y darle un criterio netamente militar, de acuerdo con las experiencias de la Guerra Europea.

Nuestra aviación no había seguido los progresos, pues ellos nacieron en la misma guerra, y la mayor parte de su aplicación se mantuvo con el carácter de confidencial en las diferentes potencias beligerantes.

Salvo en muy raras ocasiones, la aviación en Chile había sido considerada más que como elemento de guerra, un elemento deportivo, y no había alcanzado mayor desarrollo, debido especialmente a la escasez de auxilio acordado por los presupuestos anuales. Un factor apreciable que facilitó en alto grado la tarea laboriosa encomendada al mayor Scott, fué la decisión entusiasta de los jóvenes pilotos que, sin preocupaciones de amor propio, ni considerar que tenían un brevet, se inscribieron espontáneamente para seguir los nuevos

(*) Estos aviones eran: 20 De Haviland, 12 Bristol, 8 Experimental Scout y 2 Avros. El año 1920, con los fondos erogados por las Provincias, se adquirieron ocho nuevos biplanos Avro de instrucción. Al término del período de la misión Scott, la mayor parte de este material se había destruido en accidentes o estaba inutilizado por haber cumplido el tiempo reglamentario de horas de vuelo.



Avión Avro. de instrucción. en vuelo.

métodos de la Escuela Gosport.

A fines de 1918 y principios del 19, llamaba la atención en Uruguay y Argentina, la audacia del mayor Scott, quien, pilotando un Avro efectuaba las pruebas más difíciles de acrobacia. Luego vino a Chile y propuso al Gobierno la reorganización de los servicios aeronáuticos conforme a los adelantos experimentados durante la Guerra Mundial.

Scott unía a sus grandes condiciones de piloto, una vasta experiencia en aviación de guerra y un gran espíritu organizador.

Aceptado, tras largas tramitaciones, el plan de trabajos del distinguido piloto y ex-Director de la Escuela de Gosport, éste partió a Inglaterra a buscar todos los elementos indispensables para comen-

zar a desarrollar su labor, regresando a Chile a mediados de Octubre de 1920.

Trajo como instructores ayudantes al mayor P. K. Pickthorn y al capitán R. Manning, ambos oficiales del ejército británico que habían tenido una destacada actuación como pilotos en la Real Fuerza Aérea Británica; además, trajo como colaboradores especialistas en mecánica, a los señores Ricardo Seabrook, Backshall, Hammond y Pinneger.

El mayor Scott debía desarrollar sus actividades en cumplimiento a bases establecidas en un contrato con el Gobierno de Chile que, en síntesis, le exigía diera instrucción a un número de 72 oficiales: 52 del Ejército y 20 de la Armada, hasta dejarlos aptos para

desempeñarse como pilotos de guerra. Se fijaba como precio de instrucción por cada piloto la cantidad equivalente a 200 libras esterlinas.

La determinación de entregar la formación de nuestros pilotos a aviadores ingleses, había sido ya iniciada con la contratación del mayor Huston, oficial que fué nombrado asesor técnico aeronáutico, sin responsabilidad directa en la instrucción de pilotos, que continuó en manos de instructores chilenos.

señar a los nuevos, y lo hicieron con tal interés, tal entusiasmo y dedicación, que nunca será bastante aplaudida su labor y su mejor elogio es saber que dejaron tras de sí un personal que empapado en sus enseñanzas, ha seguido sus lecciones.

El mayor Scott y sus oficiales cooperadores, arribaron a Valparaíso el 12 de Octubre de 1920, a bordo del vapor "Santa Teresa" de la Grace Line. A los pocos días de su llegada, pasó a cumplimentar al señor Ministro de Guerra, ex-



Primera flotilla de aviones Avro con que se inició la instrucción de los alumnos de la misión Scott.

Como se ha visto en el Primer Tomo de esta obra, por esa época, la Escuela había enriquecido en material de vuelo con la incorporación de máquinas Bristol, Avro, De Haviland y Experimental Scout, todas ellas de difícil y delicado manejo, y que necesariamente exigían la permanencia de un técnico especial en "El Bosque".

Huston primero, Scott después, desempeñaron la noble misión de reeducar a los viejos pilotos y en-

poniéndole los distintos puntos de su programa. Un mes más tarde, en los salones de la Academia de Guerra, dictaba, en correcto castellano, una interesante Conferencia de divulgación aeronáutica y ponía de manifiesto su preparación en táctica aérea y sus conocimientos en materia de organización.

Se refirió a la importancia de mantener grandes reservas civiles por cuenta del Estado, tan numerosa como puede necesitarse du-

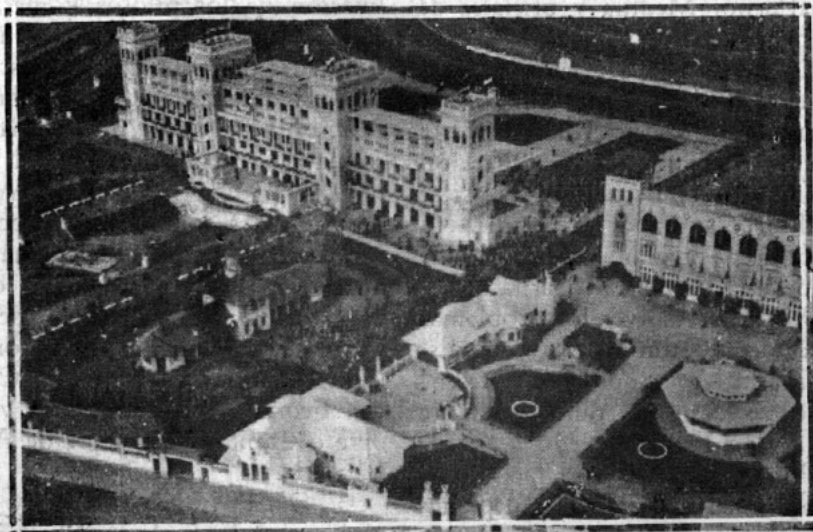
rante una guerra, en atención al enorme costo que demanda la man-
tención de una flota aérea en tiem-
po de paz.

Este problema tan importante
en la organización del servicio ae-
ronáutico de un país, tardó muchos
años en resolverse en Chile, y, al
respecto, merecen un reconocimien-
to especial de todos los chilenos, el
grupo de hombres valientes y deci-
didos que con tan sólo el caudal
de su juventud y su patriotismo,
mantuvieron la aviación civil has-
ta obtener su completa y definiti-
va organización. Fueron ellos: el
popular Figueroa, César Copetta,
David Fuentes, Emilio Castro,
Eleodoro Rojas, Camilo Pinal,
Mario Pozzati, Federico Helfmann
Salvador Sanfuentes, Emilio Et-
chegaray y otros.

En su conferencia, el mayor
Stott, se refirió también a la ne-

cesidad que había de crear un es-
calafón especial dentro del arma de
aviación, basándose en el hecho
de que el hombre que dejaba de
volar un cierto tiempo, al preten-
der utilizársele, había necesidad de
comenzar de nuevo su enseñanza,
con la consiguiente pérdida de
tiempo y de material. Esto había
ocurrido en la Escuela de Aviación
de "El Bosque", en donde los ofi-
ciales, una vez recibido el brevet,
eran destinados nuevamente a sus
regimientos, o ellos mismos pedían
su traslado para cumplir con los
requisitos de ascenso. Había ne-
cesidad de estimular y recompen-
sar los esfuerzos de los jóvenes
aviadores y crearles una situación
sólida y segura.

Antes de dar término a su in-
teresaante conferencia, el instructor
británico manifestó que a la avia-
ción debían ir los mejores elemen-



Vista aérea del Club Hípico de Santiago, tomada desde un biplano Avro.

tos, hombres preparados física y moralmente, que pudieran ejercer su iniciativa en los momentos difíciles de un encuentro aéreo, y tuvieran la moral para combatir en el aire, en donde a menudo no se puede testificar si el piloto que cae y se destroza envuelto en llamas, ha muerto como un héroe o si ha dado la espalda como un cobarde.

De aquí la selección esmerada de los candidatos que ingresan a los servicios de guerra de aviación.

El sábado 22 de Noviembre, fué presentado el mayor Scott y sus colaboradores, a los jefes, oficiales y alumnos de la Escuela de Aviación. Para tal objeto, se verificó una sencilla ceremonia en uno de los hangares de madera de dicho establecimiento, presidiendo el acto el Inspector Jefe de Aviación, general don Luis Contreras S., los instructores ingleses, el coronel señor Medina y oficiales de su dependencia.

El Jefe del Servicio, general Contreras, de acuerdo con el Gobierno, decidió que el mayor Scott se hiciera cargo de la Dirección Técnica de la Escuela, pues así se facilitaría su labor y pondría en práctica la reglamentación interna de una Escuela Moderna.

A fin de resolver los problemas de carácter administrativo y disciplinario que pudieran presentarse, se designó como ayudante al capitán Fco. Quevedo.

Por otra parte, para facilitar el cumplimiento de las estipulaciones consignadas en el contrato celebrado con el mayor Scott, se dictó el

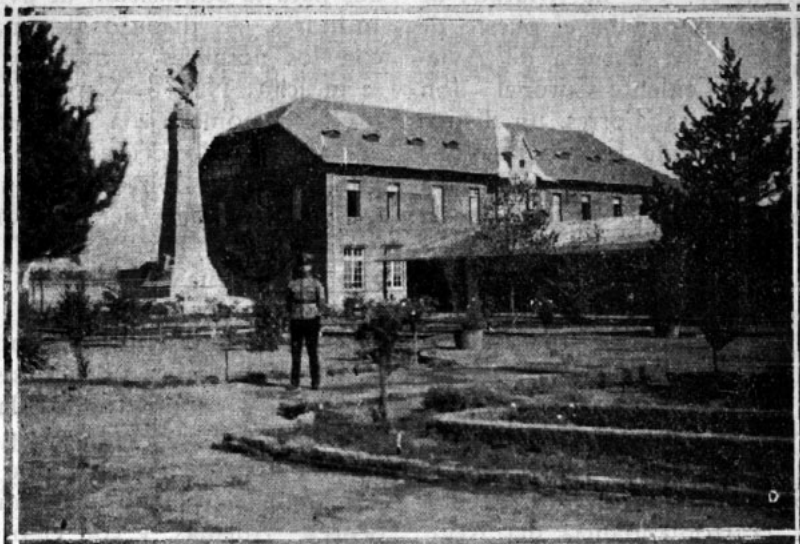
Decreto Supremo N.º 3272, de 24 de Diciembre de 1920, que dice:

“Mientras el Mayor de las Fuerzas Aéreas del Ejército Británico, señor Frank P. Scott, desempeña las funciones que le conciernen, a virtud del contrato celebrado entre él y el Ministerio de Guerra, en conformidad al Decreto Supremo Reservado N.º 299, de 16 de Noviembre de 1920, he acordado y decreto:

1. — Los servicios de la Escuela Aeronáutica Militar serán dirigidos por un Director Técnico que tendrá a su cargo inmediato la instrucción y formación de Maestros de Aviación, Pilotos Militares y Mecánicos especiales de Aviación, del Ejército y Armada en número y condiciones estipuladas en el respectivo contrato del Director aprobado por el Gobierno.

2. — Dirigirá, igualmente, los cursos de entrenamiento y especialización de los pilotos y mecánicos en aparatos destinados a las Unidades de Aviación. La instrucción se desarrollará en conformidad al programa que la Inspección someterá a la aprobación del Ministerio de Guerra. La instrucción tanto teórica como práctica, correrá a cargo, además del personal de Oficiales comprendidos en el contrato del Director Técnico, de un Capitán o Teniente instructor de Ametralladoras, un Jefe o Capitán Profesor de Topografía y un Jefe o Capitán instructor de Artillería.

3. — El régimen interno y disciplinario de la Escuela estará a cargo de un Capitán de Ejército,



En primer término, el monumento a los mártires de la aviación militar. Al fondo, el casino de oficiales.

que a la vez servirá de ayudante del Director técnico, entrando en sus funciones el manejo del servicio en sus relaciones con la Inspección y demás reparticiones del ramo de aviación.

4. — Los servicios administrativos de la Escuela pasarán a depender directamente de la Intendencia de Aviación, la que centralizará todo lo relacionado al inventario general de Armamento, Maestranza, Consumos, Vestuario, Equipo, Mobiliario, Enseres, Casinos, Talleres y valores.

5. — El control será mantenido por la Intendencia con intervención del Jefe inmediato en la Inspección y el Vº Bº del Inspector General.

6. — Las adquisiciones de artículos para los servicios de avia-

ción se harán por conducto de la Intendencia y en conformidad al Reglamento sobre inversión de fondos del Ejército.

7. — Para su funcionamiento la Intendencia reunirá el personal de Contadores de la Escuela y Compañía, distribuyendo el servicio como sigue: 1 Subintendente; 1 Contador 1.º ó 2.º que tendrá a su cargo la Administración de Caja de la Oficina; 1 Vicesargento 1.º furriel; 1 Sargento 2.º escribiente; 1 Contador 3.º que también atenderá los servicios en la Escuela con: 1 Sargento 1.º Guarda Almacén y 1 Cabo 1.º escribiente. — Tómese razón, regístrese y comuníquese. — SANFUENTES. — Ladislao Errázuriz".

Desde el 16 de Marzo de 1920, desempeñaba el puesto de Director de la Escuela de Aviación, el Teniente Coronel don Florencio Mesa Torres, un distinguido oficial de Estado Mayor. A la llegada del mayor Scott a Chile y para no obstaculizar la labor de la misión británica, el Cdte. Mesa recibió otra destinación e hizo entrega provisoria de la Dirección de la Escuela al capitán don Víctor Contreras Guzmán.

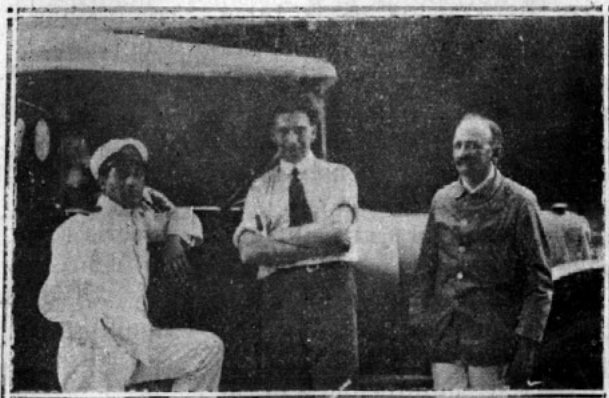
El 27 de Noviembre procedió a hacer la entrega definitiva al mayor Scott, pasando el Cdte. Mesa a servir la Comandancia del Regimiento de Caballería "Dragones" N.º 6.

Armados los cuatro primeros biplanos Avro de instrucción que trajo la Misión y habiendo acordado el Ministerio de Guerra dar a esas máquinas el nombre de héroes, de eminentes servidores públicos y de las provincias, departamentos e instituciones, que, en un gesto patriótico, erogaron fon-

dos para la adquisición de aviones militares, se dispuso designarlos con los nombres y números que se indican: N.º 78 "Capitán Avalos", en homenaje a la memoria del distinguido oficial, esforzado piloto, primer Director y fundador de la Escuela de Aeronáutica Militar. N.º 82 "Curicó", N.º 77 "Colchagua" y N.º 79 "Malleco".

Los nombres fueron colocados en letras negras a ambos lados del fuselaje y sobre fondo blanco, dando una nota característica a los aviones de la Escuela que pertenecieron al período de la misión Scott. Además, y con el propósito de uniformar los distintivos, la Inspección General de Aviación dispuso, con fecha 27 de Julio de 1920, que los aviones pertenecientes al servicio deberían llevar en la parte superior e inferior extrema del ala, el escudo nacional de las dimensiones que se indican: alto m. 0,75 y ancho m. 0,45. El timón de dirección debía llevar los colores nacionales: azul, blan-

El ingeniero de la Armada, señor Aristóteles Espinoza, acompañado del ingeniero inglés Mr. Seabrook.



co y rojo en fajas verticales, que abarcaran toda su superficie.

El 24 de Noviembre de 1920 comenzó sus actividades la Misión Inglesa, y su programa de instrucción comprendió la instrucción aérea y la terrestre, desarrolladas simultáneamente. La instrucción aérea abarcó el pilotaje en máquinas Avro, hasta quedar en condi-

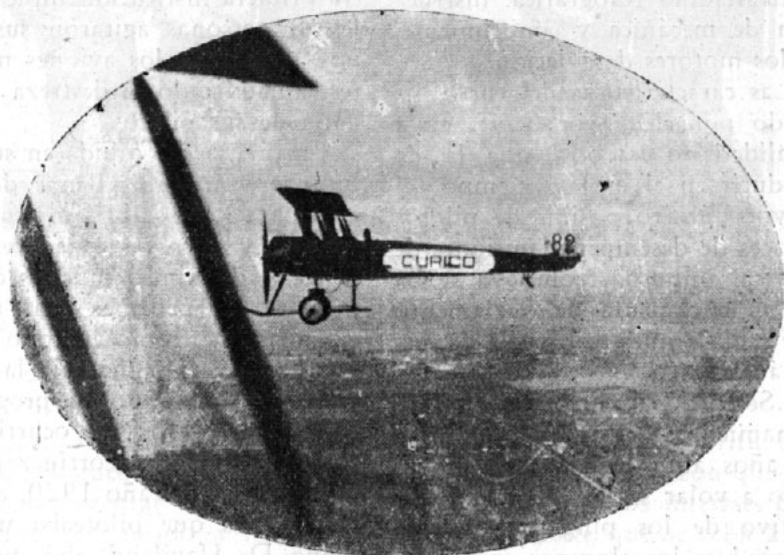
recha e izquierda, y aterrizaje por medio de deslizada.

4.º Efectuar las siguientes maniobras acrobáticas: loop, tirabuzón, medio roll.

5.º Perder velocidad, con y sin motor.

6.º Figuras cerradas de ocho.

7.º Virajes cabreados a derecha e izquierda.



El Avro "Curicó" en pleno vuelo.— Nótese el patín del tren de aterrizaje, que tenía por objeto evitar los capotajes en los bruscos descensos.

ciones de rendir las pruebas correspondientes al certificado "Y", vigente en la Real Fuerza Aérea Británica, cuyos requisitos eran:

1.º Tres virajes escarpados y continuos, a la derecha e izquierda con y sin motor.

2.º Aterrizaje con velocidad mínima, cola abajo, con consistencia (Vulgarmente denominado aterrizaje en los tres puntos).

3.º Deslizamiento de ala, a de-

Para graduar en categoría "Y" a un piloto, debía haber cumplido los siguientes requisitos:

1.º Certificado "Y" en aparato Avro.

2.º Completar 25 horas de vuelo solo, de las cuales, a lo menos 15, debían ser en un aparato de servicio.

Terminada la instrucción en aviones Avro, se organizaron dos Bandadas, una de Scout (caza) y

otra de De Haviland (reconocimiento y bombardeo) que sirvió de práctica de mando e instrucción a sus respectivos Cdos. de Unidos.

La instrucción en tierra comprendió el manejo y tiro con ametralladora Lewis y Vickers, bombardeo controlado en la cámara obscura, fotografía aérea, tiro con ametralladora fotográfica, instrucción de mecánica y conocimiento de los motores de aviación.

Las características del curso dirigido por el mayor Scott, cuya finalidad no era otra que la de producir en el menor tiempo el mayor número posible de pilotos capaces de desempeñar misiones de Guerra, impuso, como ya se ha visto, la clausura del reglamento que regía a nuestra Escuela de Aeronáutica.

Se inició el curso con el reentrenamiento de los oficiales que en años anteriores habían aprendido a volar según el sistema primitivo de los pingüinos, distribuyéndose los alumnos en la forma que se anota a continuación:

Instructor: Mayor Scott. Alumnos: Cpts. Federico Baraona, Armando Cortínez y Armando Castro.

Instructor: Mayor Pickthorn. Alumnos: Cpts. Gabriel Valenzuela, Diego Aracena y Tte. José Arredondo.

Instructor: Capitán Manning. Alumnos: Tte. Ignacio Aliaga e Ingenieros Aristóteles Espinoza y Alfonso Lizasoain.

Los alumnos que formaron parte de este curso especial, diri-

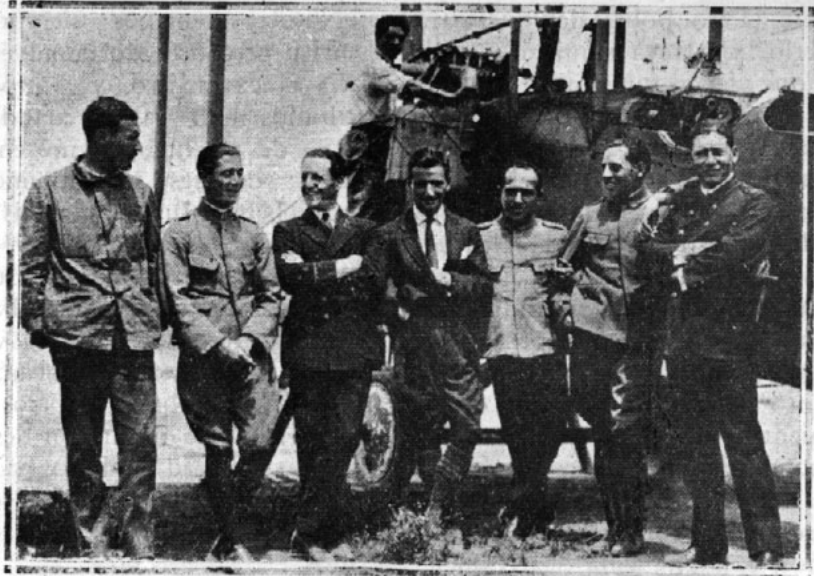
gido por el mayor Scott, se familiarizaron muy luego en el manejo de los Avro y demás tipos de aviones, y no tardaron en demostrar su preparación y arrojo volando por sobre el Club Hípico el día en que se celebraba la tradicional fiesta del Ejército y de la Aviación. El 1.º de Enero de 1921, desde las tribunas de nuestra primera institución hipica, miles de personas agitaron sus manos al paso de los aviones militares, aplaudiendo la destreza y audacia de sus pilotos.

La prensa dió cabida en sus columnas a artículos llenos de elogios para los notables instructores ingleses y para los aviadores chilenos, y desmintió muchos cargos injustos de personas mal intencionadas que, como en todo tiempo, han querido destruir la aviación, no aceptando su progreso.

Un grave accidente ocurrido al capitán Armando Cortínez en las postrimerías del año 1920, en circunstancias que piloteaba un biplano De Haviland, dió motivos para que se pensara en la pésima calidad del material cedido por el Gobierno Británico.

Sin embargo, instruído el sumario correspondiente, quedó establecido que éste se debió a una razón enteramente ajena a la calidad del material empleado.

Carlos Fco. Borcosque, el conocido sportman y precursor de la aerostación en Chile, publicó, a principios de 1921, en las columnas de "El Mercurio", bajo el título de "A propósito de nuestra aviación militar", un interesante



El mayor Pickthorn con algunos de sus alumnos. [De izquierda a derecha: cap. Valenzuela, Tte. Brandemberg, guardiamarina Cáces, mayor, Pickthorn, cap. Aracena, Tte. José Arredondo y Tte. de marina, Luis Marín.

y extenso artículo del cual se extractan algunos pasajes que servirán para orientar al lector sobre el ambiente creado a la misión Scott cuando iniciaba su labor en Chile.

“Es indudable que aún está como metido en nuestra sangre, un implacable espíritu conservador. Protestamos de que el progreso no llega, o no se trate de traerlo y, sin embargo, seguimos siendo coloniales, por lo menos en la mitad de nuestras cosas. Ponemos el grito en el cielo por el estancamiento de nuestra vida, y nos quejamos después cuando se hace un cambio radical, cuando se crean sistemas nuevos y se rompe con lo viejo.

“Protestamos por espíritu conservador y por otra razón que hiere más adentro: los intereses creados. Un poste que se echa a tierra, una pared que se demuele, no representan o no debieran representar sino el pedazo de madera que cae o los ladrillos que se inutilizan y, sin embargo, ¡cuántas personas, cuántos intereses se mueven detrás de cada una de esas cosas insignificantes! Y todos aquellos que piden, sin embargo, cambios y renovaciones, abogan porque el poste quede en su sitio y la pared también. Y esto ocurre con todas las cosas y en todos los asuntos. Si hay alguna oficina, alguna repartición que adolece de defectos, los que giran a su alre-

dedor claman por su transformación. ¡Pero pobre del que para hacerlo, se atreva siquiera a indicar que deben suprimirse o cambiar empleados! Muy bien que todo se transforme, pero que ninguna persona sufra por ello. Es así como ya nos hemos acostumbrado a posponer siempre los intereses del país ante los intereses particulares de todos y cada uno. Y es que en Chile, a la postre, todo el mundo tiene el convencimiento de que un plan de mejoramiento consiste en aumentar los personales y en pagar mejores sueldos. Nadie entendería, si se le dijese que es preferible que gane menos, con una vida relativamente barata, o que, ganando más, produzca la bancarrota del Gobierno y el encarecimiento de la vida. No nos gusta sino los efectos y los resultados directos, y no vemos nunca las consecuencias desastrosas de una medida que en

el primer momento nos conviene.

Nosotros tenemos siempre un espíritu preconcebido de adversión hacia el extranjero, y siempre lo recibimos mal, salvo cuando se trata de un huésped inofensivo, aunque después lo imitemos y aprovechemos sus enseñanzas.

“El mayor Scott, al llegar, cambió todos los sistemas. Muchas esperanzas quizá, se derrumbaron, muchos intereses creados se vinieron a tierra y de ahí la atmósfera que se le ha hecho. Nosotros mismos llegamos a mirar con desconfianza su llegada. Pero ha sido necesario reconocer su labor enorme en un par de meses transcurridos”.

Refiriéndose a los accidentes que sufrieran algunos pilotos, como Aliaga, Cortínez, Baraona y otros, en los primeros meses de la misión Scott, y que los fanáticos enemigos de la aviación tomaron como

El capitán Castro frente a un biplano de caza, Experimental Scout.



causa para criticar a la misión Inglesa, Borcosque escribió:

“Cuando ocurre entre nosotros un accidente de aviación, como cuando sucede una desgracia cualquiera, todo el mundo se lanza indignado e implacable a encontrar culpables y a abogar por la supresión de todo lo que causó esa desgracia. Todos los días los automóviles producen accidentes, ¡pero triste el día en que muera alguna persona de figuración social o en que se atropelle alguna cri-

día que un aviador se cae, no se piensa nunca que el piloto pudo cometer un error, que la fatalidad se metió quizá de por medio. Nó. El mecánico, el que tocó la máquina, el instructor, el jefe de más arriba, el que compró la bencina, el que encargó el avión, y, aún, el que miró el vuelo, son los culpables y tienen encima delitos que debieran castigarse”.

Más adelante, refiriéndose a los presupuestos, dice:

“Indudablemente, no es posible



El capitán Manning, instructor de la misión británica, con los oficiales alumnos, señores Espinoza, Sosa, Lizasoain y Aliaga.

tura conocida! Ese día todos los chauffeurs deben ir a pres.dio, quemarse los automóviles, hacerse reglamentos dignos de la Inquisición y mil tonterías más.

“Con la aviación, igual cosa. El

dar gusto a todo el mundo, y sobre todo, a los legos en la materia, que sin conocer un aeroplano, hablan de las cosas más técnicas, haciendo pintorescos enredos de términos y opiniones. Anterior-

mente la Escuela necesitaba doscientos mil pesos para su mantención, y ahora va a necesitar más de dos millones. Y hasta esto ha sido motivo de críticas: ¿Por qué no seguir gastando sólo los doscientos mil? Con ellos la Escuela era un sitio muerto... y es que seguramente para muchos es suficiente el hecho de que podamos hablar de que poseemos una Escuela de Aviación, aunque en ella no se haga nada.

“El año 1920, con la suma otorgada, nada o casi nada se hizo. Varios oficiales perdieron su año entero sin practicar aviación, viniendo a salvarles de ese estado la llegada de la misión Scott. Uno que otro—tres o cuatro solamente—aprendieron a volar a fuerza de perseverancia, haciendo un entrenamiento muy rudimentario. Uno de ellos, el Tte. Villagrán, piloto a duras penas, víctima de su entusiasmo y de la falta de organización, fué a hallar la muerte junto al O’Higgins.

“Pero hay una cosa definitiva sobre todas las demás, y ella es suficiente para borrar muchos cargos; el estado actual de nuestra Escuela, su actividad enorme y el número de pilotos ya formados, de lo que fué una demostración la fiesta del 1.º de Enero de 1921 en el Club Hípico. Para los que fueron el 1.º de Enero de 1920, y para los que volvieron un año después, la cosa no pudo ser más clara: he allí lo que era y lo que es nuestra aviación militar”.

Esto escribía Carlos Fco. Borcosque en las columnas de “El

Mercurio” del 4 de Enero de 1921, y era el reflejo fiel de cuanto sucedía por ese entonces. Afortunadamente la constancia que desplegaron los instructores ingleses y el entusiasmo de los muchachos que se inscribieron para seguir los cursos del mayor Scott, hicieron renacer la muerta aviación del año 20, desvirtuando los cargos injustificados que contra ella se hacían. Pronto se vieron los frutos con el primer vuelo, a través de la Cordillera, de un avión de guerra tripulado por los Ttes. Roberto Herrera y Alfredo Gertner, (22 Mayo 1921); el vuelo de Aracena hasta Río de Janeiro (Sept. 1922); los primeros raids al Sur y Norte de la República, entre los cuales se destacó el vuelo a Tacna de siete aviones de guerra, (Febrero 1924), etc., etc.

La misión Scott permaneció en Chile por espacio de un año, regresando a Inglaterra a fines de 1921. Durante este lapso dió instrucción a 63 oficiales del Ejército y de la Marina, de los 72 nombrados, comprendiendo tal instrucción la aérea y la terrestre. Once oficiales fueron rechazados por los instructores por carecer de aptitudes para continuar en los servicios de aviación; dos se retiraron por razones particulares, oposición de sus familias; y dos por enfermedad, lo que hace un total de quince.

Aún cuando el mayor Scott no alcanzó a desarrollar al máximo la instrucción en el aire, logró por lo menos, dar un barniz militar a las actividades aéreas de nuestro

Ejército, procediendo a organizar por primera vez los ejercicios de tiro aéreo, fotografía, reglaje del tiro de artillería, radiocomunicaciones, bombardeo, etc. Por desgracia no le fué dado disponer a tiempo de las seis estaciones inalámbricas adquiridas para la instrucción del reglaje de tiro de artillería, ni de las bombas para los ejercicios de práctica de bombardeo. Estas y los tambóres para las ametralladoras "Lewis", montadas en los aviones, sólo fueron recibidas al final del Curso que dirigiera el mayor Scott, debido a la falta de fondos del Ministerio que no podía pagar los gastos de movilización de este material dentro de la aduana.

A la instrucción práctica aérea,

la misión inglesa agregó las siguientes:

1. — Cooperación al tiro de artillería, formando el instructor señor Scott, un profesor en el capitán Fco. Quevedo, que logró dirigir eficazmente el curso y presentar en seguida un ante proyecto de reglamento, cuya práctica se continuó en los demás períodos de instrucción.

2. — Tiro de ametralladora. — El director técnico, mayor Scott, preparó como instructor en tiro aéreo, al capitán Diego Aracena, poniéndose en práctica el reglamento vigente en la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

3. — Maestros de Aviación. — El mayor Scott formó durante el año 1921 como maestro de avia-



El mayor Scott disponiéndose a aterrizar en un biplano Avro de instrucción.



Los tenientes Lagreze y Bonilla, alumnos del Curso Scott.

ción, únicamente, al capitán Diego Aracena, y este último, bajo la dirección del instructor técnico, inició la instrucción con igual fin de los capitanes Armando Castro y Federico Baraona.

En conformidad a lo estipulado en el N.º 2 del Decreto Supremo 3272, y que se inserta en la página 14 de esta obra, desempeñaron los puestos de instructor de ametralladoras, profesor de Topografía e instructor de artillería, los siguientes oficiales, respectivamente: capitanes Diego Aracena Aguilar, Tobías Barros Ortiz y Fco. Quevedo.

Bajo la dirección de los mecánicos ingleses que formaban parte

de la misión Scott, se reorganizaron los antiguos talleres, y se empezó a dar forma a la actual Maestranza y Parque Central.

A raíz de haberse firmado el D.S. N.º 1669, de fecha 15 — VII — 1920, que creaba la Inspección de Aviación, y que en su art. 8.º consultaba la IV sección, Fábricas y Maestranza, se dispuso que todos los elementos de personal y talleres que tenía el Servicio de Aviación, fueran reunidos bajo la Dirección de esta IV Sección para formar una Maestranza, dirigida por su primer jefe, el ingeniero 1.º de la Armada, señor Angel C. Carrasco.

Nacida así, su actividad se limitó al principio al mantenimiento de los aparatos destinados a la instrucción que dirigiera el mayor Scott, con su correspondiente reemplazo, y con el escaso personal de que se podía disponer: un mecánico 1.º, dos mecánicos 2.º y cuatro soldados alistadores. Le correspondió, además, a la naciente Maestranza, la atención del almacén de repuestos y de consumos, la revisión y mantención inmediata del armamento, municiones, explosivos, camiones, autos y motocicletas; atención de los servicios de alumbrado y telefónicos de todo el cantón de aviación, etc., etc.

Con el regreso de la 1.ª escuadrilla destacada en el Norte, en Mayo de 1921, se incorporó a la Maestranza el personal de operarios de dotación de esa Unidad y, además, 20 conscriptos enviados por la 1.ª División del Ejército.

Más tarde se dió instrucción

militar a todo el personal que trabajaba a jornal, a fin de facilitar el mando, y asegurar la mayor eficacia en los diferentes trabajos de la Maestranza.

Luego, bajo la dirección del ingeniero técnico, Mr. Seabrook, se dió comienzo a la instrucción de mecánicos y carpinteros, sobre la base de la mayor eficiencia, rapidez y economía en el trabajo y se estableció la responsabilidad personal de cada individuo que lo efectuaba.

Esta responsabilidad se hacía efectiva obligando al operario que efectuaba una reparación vital en una máquina a ir como pasajero en el primer vuelo de prueba. Esta medida nació en la Guerra Europea, a raíz de haberse comprobado espías entre los mecánicos de un aeródromo, que dañaban las máquinas para que éstas se precipitaran al suelo una vez en el aire, causando la muerte del piloto y la total destrucción del aparato.

Las primeras maquinarias y accesorios de la Maestranza fueron del tipo Vickers, que no pudieron instalarse a tiempo por falta de fondos. Durante la misión Scott, se dictaron las directivas para la organización y funcionamiento de los distintos talleres, y se obtuvo la confección de inventarios del material, repuestos y herramientas.

Para facilitar el control de las inversiones, se establecieron los libros de consumos, libros de gasolina y aceites y se regularizaron las adquisiciones, de acuerdo con las

necesidades de las reparaciones más urgentes.

El intenso trabajo que debió soportar el material durante el periodo de la misión inglesa y la falta de repuestos que, como se ha visto, no era posible retirarlos de la aduana, por falta de fondos, muchos de los cuales se encontraban en ella desde principios de 1920, redujo considerablemente la existencia de aviones aptos para el



El ingeniero de la Armada, Angel C. Carrasco, primer jefe de la Maestranza de Aviación.

vuelo en diversas épocas del desarrollo del programa Scott.

Pero, si se considera el porcentaje de pilotos instruidos con relación al escaso número de máquinas, resalta a simple vista la labor inmensa de los que han velado y velan por el buen servicio

de la Aviación, auscultando hasta el más insignificante detalle del complicado mecanismo del ave mecánica.

El presupuesto de aviación para el año 1921, y durante el cual el mayor Scott desarrolló su labor en la Escuela, fué de 1.076,233.36, divididos entre las diferentes secciones del servicio aéreo. Las principales sumas consistían en \$ 500,000 para bencina; \$ 100,000 para el emparejamiento de la cancha y \$ 200,000 para nuevas construcciones, entre otras, el denominado "Casino viejo de la Escuela".

La misión Scott, para el tiempo en que actuó en Chile, fué cara y, desgraciadamente, no se aprovecharon sus buenos resultados, como se verá más adelante. Los oficiales formados pilotos, una vez terminado el contrato, hubieron de regresar a sus unidades por escasez de material de vuelo y la falta de una organización sólida que asegurara el porvenir de los aviadores.

Se da a continuación un resumen aproximado del costo de la misión Scott.

Pagado al mayor Scott, según contrato, £ 14.400	
incluso indemnizaciones	\$ 552,294.10
Pagado por pasajes	9,665.20
Consumido en aceite	99,489.99
Consumido en bencina	218,774.25
Gastado en reparación de aeroplanos	40,000.00
Gastos generales	30,000.00
TOTAL	\$ 950,223.54

Como dato ilustrativo de interés, cabe hacer mención del consumo de bencina y aceite habido durante el año 1921, en la Escuela de Aviación y que permite formarse una idea del intenso trabajo desarrollado. El consumo de bencina alcanzó a un total de 173,700 litros y el de aceite a 16,249, siendo el mes de mayor actividad, el de Abril, con un consumo total de 10,469 litros de bencina, y 1,679 de aceite.

El gasto horario de bencina y aceite, en los distintos tipos de aviones empleados en esa época, fué el siguiente:

Avión De Haviland, motor Sideley-Puma, 230 HP; 55 a 65 litros de bencina.

3½ a 4 litros de aceite.

Avión Experimental Scout, motor Wolseley-Wiper, 220 HP; 50 a 55 litros de bencina.

3 litros de aceite.

Avión Avro o Bristol, motor Le Rhone, 110 HP; 40 a 45 litros de bencina.

6 a 7 litros de aceite.



Grupo de oficiales alumnos de la misión Scott, frente a un biplano De Haviland.

Ahora bien, para justificar el consumo de tantos litros de combustible, basta saber que en el primer mes de la misión, cuando aún no llegaban a la Escuela todos los alumnos llamados, la estadística de vuelos arrojó cifras enormes. Así, por ejemplo, el mayor Scott había volado, durante el mes, 32 horas; 65 horas el mayor Pickethorne y 49 el capitán Manning.

Todo esto se había hecho con sólo cinco máquinas: un Avro, dos Scout y dos De Haviland. Posteriormente el número de horas de vuelo aumentó en forma extraordinaria, alcanzando a volar el capitán Manning, más de

siete horas diarias durante varias semanas.

La misión Scott formó en el ambiente aeronáutico militar un concepto nuevo del vuelo, que no existía hasta entonces, porque nadie de los que venían del Extranjero se había preocupado de formarlo. Los instructores ingleses infundieron confianza en el vuelo, lo hicieron simple y sencillo, le quitaron importancia y dieron a cada muchacho nuevo que llegaba a la Escuela, la opción de convertirse en un magnífico piloto en pocos días. La aviación dejaba de constituir así un misterio, un culto para los elegidos, los

demasiado audaces o los preferidos de la suerte.

La misión inglesa implantó sistemas, corrigió muchos detalles y, sobre todo, formó una pléyade de pilotos de los que Chile, con justicia, se enorgullecía. Para tales maestros, tales alumnos. Todos trabajaron con entusiasmo en medio de una disciplina nueva, enérgica y consciente a la vez. Cada alumno tenía obligaciones, pero no perdía su personalidad. El maestro sabía más, pero el criterio del alumno era respetado.

Como ya se ha visto, el contrato se firmó en un momento difícil para Chile, cuando la movilización del año 20, en pleno arrebató bélico. Se necesitaba formar pilotos, y no hubo tiempo, porque en aquellos días se vivía demasiado de prisa para pensar en las consecuencias. Se firmó contrato por 72 alumnos, y se buscó el material necesario para realizar la instrucción, nada más que la instrucción. Algunas voces protestaron: serían demasiados pilotos para nuestras fuerzas; no habría dinero, después, para aprovechar esos pilotos. Hay que culpar al momento aquel, a una serie de circunstancias ajenas, a la misma rotativa ministerial que impide un criterio constante, este error fundamental.

Esbozado en términos generales el trabajo desarrollado por la misión Scott, sólo resta mencionar en detalle los principales acontecimientos habidos durante este período, y que se tratarán en capítulo aparte.

Como en todo tiempo, la aviación no podía abstraerse a los achaques del destino, y fué así como el 3 de Marzo de 1921, dos hombres pájaros caían desde lo alto y regaban con su sangre los extensos campos de "El Bosque": Zañartu y Espejo.

Como haciendo contraste con esta desgracia, un mes más tarde, el 1.º de Abril, esa misma tierra que recibiera los despojos mortales de dos valientes, dejaba posarse en ella a una intrépida francesa: Mlle. Adrienne Bolland que, después de alzar el vuelo en Mendoza y desafiar las alturas de los Andes, en un minúsculo Caudron 80 HP., se cernía en vuelo grácil sobre el territorio chileno.

La rutina diaria del vuelo sobre el aeródromo cansó pronto a los más audaces, que sintiendo desarrolladas sus alas, no trepidaron en volar lejos, muy lejos, a tierras para ellos desconocidas, pero que sabían hospitalarias. Un día cualquiera dos buenos camaradas, los Ttes. Roberto Herrera y Alfredo Gertner, resolvieron irse a la Argentina, sin autorización: pocos preparativos, ningún anuncio, y, el 22 de Mayo, un potente De Haviland los conducía a través de los Andes, hasta dejarlos caer en San Luis (Rep. Argentina). Mucha expectación pública, por la nueva hazaña de los aviadores chilenos, muchos deseos de que no se castigara la falta por significar el triunfo, el empuje de una raza fuerte y audaz, aun cuando se había verificado sin previa autorización. Pero la su-

perioridad fué esta vez inflexible y, a petición del propio padre de uno de los héroes, el general Herrera, se les aplicó el máximo castigo que puede darse a un aviador: quitarle las alas.

Cada triunfo de la aviación chilena era recibido por la opinión pública con muestras del más elevado patriotismo; cada desgracia era sentida en carne propia. Nada podía estimular más a nuestros aviadores que la donación de los medios para obtener los triunfos y los medios para evitar la consumación de las desgracias, y así lo comprendieron quienes, en un rasgo patriótico sin límites, obsequiaron al Servicio de Aviación los aviones "El Ferroviario" y "Abelardo Núñez" y la ambulancia "Leonardo Da Vinci", dando motivo sus entregas para que se

exteriorizaran, una vez más, las arraigadas simpatías que por las alas de Chile sienten las colectividades extranjeras y nacionales.

Persiguiendo fines de economía nacional y de buen servicio, el Supremo Gobierno acordó, con fecha 25 de Octubre, suspender los efectos del D/S. P. 1. N.º 1669, de 15 de Julio de 1920, que creaba la Inspección de Aviación, y cuya aplicación durante el período de la misión Scott, había correspondido a los considerandos del decreto. En su defecto se firmó el Decreto 3101 que establecía la separación de los servicios de aviación y la supresión de la Inspección General. Tal medida, lejos de ser aceptada, provocó serios debates en la Cámara, que culminaron con las exposiciones de los señores Errázuriz Lazcano y



Vista parcial de la Avenida de las Delicias. Fotografía tomada desde un avión en vuelo. Nótese al costado izquierdo, el Palacio de la Moneda antes de ser refaccionado.

Vergara Vicuña, sobre la conveniencia de mantener unificados los servicios aeronáuticos.

Como consecuencia de tales afirmaciones, S. E. el Presidente de la República acordó suspender los efectos del Decreto 3101 y nom-

brar una Comisión encargada de hacer un estudio detenido sobre la mejor organización que podía darse al servicio.

Sobre estos importantes hechos se da a continuación un relato detallado.

TRAGICO ACCIDENTE DE AVIACION

Uno de los accidentes más dolorosos e impresionantes que registra la Historia de nuestra Aviación Nacional, ocurrió el 3 de Marzo de 1921, en el Aeródromo "El Bosque", y tuvo por consecuencia la muerte trágica de dos distinguidos oficiales, el guardiamarina, señor Guillermo Zañartu Irigoyen y el teniente 1.º de Ejército, señor Marcial Espejo Pando.

En la mañana del mencionado día un numeroso público, entre el cual se contaban destacados miembros del Ejército y otras instituciones, concurren al aeródromo de la Escuela a presenciar vuelos que iban a realizar algunos de nuestros pilotos.

El guardiamarina Zañartu, que debía dejar en pocos días más la Escuela, destinado a la base de Hidroaviones de Las Torpederas, manifestó al Comandante de la Bandada de De Haviland sus deseos de despedirse, efectuando algunos vuelos extraordinarios en una de esas máquinas de guerra. Se le autorizó para pilotear el avión N.º 1308, procediendo los mecánicos a revisarlo hasta quedar en condiciones de buen funcionamiento.

Alegre, como siempre, el guardiamarina Zañartu, conversó con sus compañeros hasta momentos antes de dirigirse a su avión e invitó al teniente Espejo Pando, su íntimo amigo, a que lo acompañara en este vuelo. Instalados en las cabinas del piloto y pasajero, respectivamente, comprobado el correcto funcionamiento del motor y, sacadas las cuñas, la potente máquina se deslizó por el campo e inició su vuelo. Eran las 11.30 horas.

En los primeros momentos nada hizo pensar en el horroroso accidente que segundos más tarde iba a producirse. Recién salía el avión de los límites de la cancha cuando al iniciar un pronunciado viraje, a la derecha, sin la velocidad de régimen, se le vió descender violentamente hasta desaparecer detrás de los árboles que quedan en las cercanías de los Polvorines de la Escuela. Luego una columna de humo negro precedida de una detonación, indicó a los presentes la consumación de una tragedia.

Inútil fué infundir la tranquilidad en esos corazones que palpaban tan de cerca un accidente



El guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, víctima del desgraciado accidente ocurrido en las inmediaciones del aeródromo "El Bosque", el 3 de Marzo de 1921.



El teniente 1.º de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, que encontró trágica muerte en compañía de su camarada, el guardiamarina Zañartu.

de tal naturaleza. Se había visto a los pilotos agitar sus manos en señal de que pronto regresarían y nadie podía conformarse con la idea de que esos valientes fueran a sucumbir en forma tan inespe-

El accidente se había producido en el interior de la viña del señor Emilio Bello C., y los diversos obstáculos, como zanjas, cercas y alambradas, dificultaron sobre manera el salvataje.



El De Haviland que tripulaban Zañartu y Espejo, consumiéndose entre las llamas.

rada. Y corrieron todos, civiles y militares, inspirados en un solo anhelo: ¡Salvarlos!

La extensa cancha de "El Bosque" se vió invadida por el numeroso público que, a pie y en toda clase de vehículos, se trasladaba al sitio del accidente.

Desde lo alto, algunos pilotos que evolucionaban y se dieron cuenta de lo ocurrido, planearon sus máquinas al lugar del suceso tratando infructuosamente de aterrizar en las inmediaciones, para prestar los primeros auxilios.

Entre las primeras personas que acudieron al lugar de la catástrofe, por encontrarse ocasionalmente en ese recinto, fueron la esposa y las hijas del general Contreras, y algunos moradores de la chacra del señor Bello.

El guardiamarina Zañartu que había logrado salir indemne del aparato después de la caída, regresó corriendo hacia él y se perdió en las llamas, en su afán de salvar a su camarada, el Tte. Espejo Pando, quien, por no haberse colocado las amarras que de-



El teniente Preller con los guardiamarinas Zañartu y Villagrán, estos dos últimos, mártires de la aviación.

bían mantenerlo sujeto al avión, sufrió un rudo golpe que lo hizo perder desde el primer momento el conocimiento.

Tras infructuosos esfuerzos, el valiente marino reapareció de entre los escombros en llamas, esta vez semi desnudo, desfigurado y con el cuerpo convertido en una sola llaga viva que crepitaba como un madero puesto a arder.

Notando la presencia de algunas personas, Zañartu no pudo contenerse, y con voz firme, sin demostrar dolencia física alguna, exclamó:

“¡Saquemos a Espejo, que se está quemando! ¡Pronto, pronto!” Y tal como estaba, se precipitó una vez más en medio de las llamas, tratando de salvar a su compañero. Todo fué inútil, el Tte. Espejo yacía completamente carbonizado entre los restos del avión, del cual no se distinguía sino un montón de tizones y las

partes metálicas que se fundían al rojo.

Socorrido por los Ttes. José Arredondo, Roberto Herrera y otros oficiales, el guardiamarina Zañartu fué obligado a desistir en sus propósitos de salvar a Espejo. Se le suministraron algunas ropas y en sus propios pies anduvo algunos pasos, pasó por sobre una alta cerca de alambre y luego llegó al lugar donde esperaba un automóvil de don Roberto Huneeus, siendo conducido rápidamente a Santiago, por el camino de Ochagavía. Mientras tanto los restos del Tte. Espejo eran trasladados a la Escuela donde se le erigió una severa capilla ardiente.

Por carecer la Escuela de Aviación de una enfermería propia que permitiera hacer las primeras curaciones, se comunicó a la Asistencia Pública que enviara una de sus ambulancias al encuentro del

herido, alcanzándolo a la altura de la calle Franklin. Tanto aquí como en la Posta de San Francisco, el guardiamarina Zañartu rehusó que lo ayudaran a bajar, exclamando a cada momento. "¡Hay que ser hombre hasta el último!".

Y tal como lo dijo, lo hizo. Llegó por sus propios pies hasta el lecho de muerte, demostrando con este gesto estupendo su pasta selecta de héroe espartano.

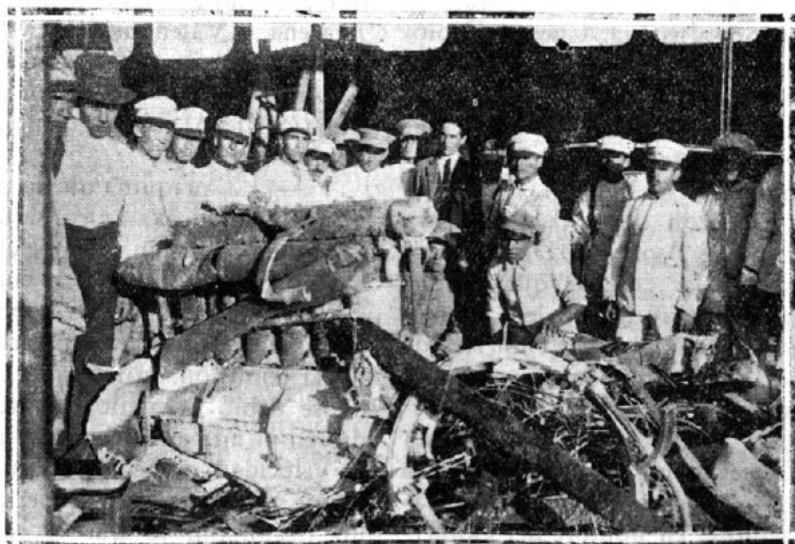
Examinado por los cirujanos Cabrera y Montenegro, se comprobó que el infortunado aviador no tenía epidermis y sus extremidades inferiores no eran otra cosa que dos huesos calcinados. Sin embargo, ni una sola queja se escapó de sus labios y con perfecta lucidez de espíritu supo dar los detalles del accidente a quienes

fueron a visitarlo a su lecho.

S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri, el Ministro de la Guerra, señor Carlos Silva Cruz, y muchas otras distinguidas personalidades concurren hasta la Asistencia Pública a imponerse de la salud del joven aviador.

A una pregunta del Ministro, sobre si se le ofrecía algo o tenía que formular algún reclamo, Zañartu le respondió: "Quiero se me diga cuál es mi estado, ¿por qué se me niega la gravedad de mi estado? ¿O es que no se me cree lo suficientemente hombre para decirsemelo?".

Rodeado de los miembros de su familia, en medio del dolor de éstos, la admiración y respeto de sus jefes, camaradas y amigos, sin



Estado en que quedó el motor del De Haviland que tripulaban Zañartu y Espejo.

expresar una sola queja de dolor, Zañartu falleció a las 16.45 hrs. después de cinco horas de terribles padecimientos.

Momentos más tarde se erigió en la Inspección General de Aviación, la severa capilla ardiente de los malogrados aviadores. Sobre los catafalcos fueron colocadas ambas urnas mortuorias cubiertas piadosamente con la bandera de la patria.

Los funerales de Zañartu y Espejo revistieron especial solemnidad y dieron lugar a que todo el pueblo de Santiago, sus instituciones sociales, obreras y políticas, las autoridades, etc., exteriorizaran con sinceridad su sentimiento de pesar por la desgracia que enlutaba, una vez más, el glorioso pabellón de la Fuerza Aérea Nacional. Condolencias de S. E. el Presidente de la República, de los señores Ministros de Estado y Cortes de Justicia, Cuerpo Diplomático, Gobiernos extranjeros y miles de telegramas de todo el país recibió el Inspector de Aviación, general Contreras Sotomayor.

A las 16.40 hrs. del 4 de Marzo, partieron desde la Inspección General de Aviación, Delicias esq. Nataniel, las cureñas que conducían los ataúdes de los jóvenes pilotos, materialmente cubiertas de flores. Un largo cortejo, encabezado por el Excmo. señor Alessandri, acompañó los restos hasta el Cementerio General, en donde sentidos discursos despidieron para siempre, en nombre del Gobierno, Aviación, Ejército, Armada y demás instituciones, a los nue-

vos mártires del valiente apostolado.

Así escribieron Zañartu y Espejo, con su sangre generosa una página hermosísima e impregnada del más alto heroísmo, en los anales gloriosos de la Aviación.

Desaparecieron para siempre, de imprevisto, y el justísimo dolor que experimentaron sus familiares, fueron precedentes que tocaron en el corazón de todos con un implacable llamado de consternación, de aflicción y de respeto.

Dado los caracteres que revistió este accidente, que en forma tan dolorosa conmovió a la opinión pública, el señor Ministro de la Guerra, ordenó que se practicase una minuciosa y amplia investigación sumaria a fin de establecer las causas precisas de la catástrofe. La comisión investigadora, compuesta de los Captes. Aracena, Valenzuela y Darío Aguirre, del ingeniero Carrasco y del señor Seabrook, tras un arduo trabajo, llegó a la siguiente conclusión:

1. — La máquina quedó totalmente destruída a consecuencia del incendio producido por el choque del aparato contra el suelo.

2.º — A cerca de las probables causas que motivaron el accidente, la comisión estimó que la caída se debió a maniobras efectuadas en el aire sin llevar el aparato la velocidad de régimen, pues, la máquina se precipitó a tierra en un tirabuzón, lo que es característico en una caída por falta de velocidad.



Con sus rostros doloridos por la desgracia, los camaradas de las nuevas víctimas, acompañan sus restos hasta la última morada...

Respecto a las causas cómo se produjo el incendio, la comisión estimó que éste se debió al choque del estanque de bencina con el suelo y al derramarse ésta por todo el aparato, cogió el fuego, posiblemente, del tubo de descarga del motor o por chispa producida por el magneto.

El mayor Scott, al informar sobre el accidente, dijo:

"El suscrito no presencié la caída.

"Tomando en cuenta:

"1.º) Las conclusiones de la comisión:

"2.º) El hecho de que el aparato había sido reservado por los instructores para el primer vuelo de los alumnos en este tipo, y que en el vuelo anterior al accidente fué empleado por un instructor, el que informó muy favorablemente. (*)

(*) NOTA.— El De Haviland 1308, accidentado, pertenecía a la partida de aviones obsequiados por Inglaterra, y había efectuado

en Chile los siguientes vuelos:

El 29 de Enero, 40 minutos por el instructor, mayor Picktorn, llevando como pasajero al mecánico Backshall; el 28 y 29 de Enero, una hora, por el instructor jefe, mayor Scott, llevando como pasajeros a los mecánicos ingleses; el 3 de Febrero, dos horas, por el Tte. de marina Marín, llevando como pasajero al piloto 3.º Alcayaga, en raid de ida y vuelta a Valparaíso; los días 12, 16 y 18 de Febrero, noventa y cinco minutos, por el instructor, señor Picktorn, sin pasajero; el 20 de Febrero, veinte minutos, por el cap. Manning; el mismo día, una hora cuarenta y cinco minutos, por el mayor Scott; el 24 de Febrero, una hora cuarenta minutos, por el capitán Manning; y el día anterior al accidente, o sea, el 2 de Marzo, una hora por el mayor Pickthorn, llevando como pasajero al Tte. Olivares.

"3.º) Su conocimiento personal del piloto, de mucho arrojo y capaz de pretender efectuar maniobras difíciles a alturas muy bajas, es de opinión que la caída se debió a un error cometido por el piloto, en circunstancias tales,

que no tenía la altura necesaria para corregirlo.

“En un accidente siempre hay riesgo de incendio, si el estanque de bencina ha sido destruído por el choque, cualquiera que sea el tipo de aparato, puesto que todos llevan sistemas de ignición y metal caliente”.

La declaración del mayor Scott no pudo ser más terminante y de ella se desprendió que la caída fué originada por una arriesgada maniobra del piloto, efectuada a baja altura, a consecuencia de la cual el avión perdió velocidad. En su afán de recuperar la velocidad de régimen, el piloto abrió toda la llave del gas, lo que motivó el choque contra el suelo, a todo motor, y luego, el incendio total de la máquina.

Una vez más, con motivo del accidente de Zañartu y Espejo, se vió la necesidad imprescindible de la existencia de una enfermería para primeras curaciones en el propio establecimiento de la Escuela de Aviación. Esta vez, tomando en cuenta los inconvenientes que para la inmediata y eficaz atención de los heridos significaba el traslado que era necesario hacer de ellos desde la Escuela de Aviación hasta la Posta Central de la Asistencia Pública de Santiago, el Primer Mandatario, don Arturo Alessandri, dispuso que se organizara en forma permanente una posta de la Asistencia Pública en la Escuela de Aviación a cargo de un cirujano de esa institución. Con tal objeto, el Ministro de la Guerra procedió a estudiar la for-

ma de llevar a la práctica los deseos manifestados por el Presidente de la República y dirigió al Inspector General de Aviación, la siguiente nota:

“Los accidentes que suelen ocurrir a los pilotos y alumnos de la Escuela de Aviación, inevitables como son en el riesgoso trabajo a que estos abnegados servidores de la Nación están dedicados, traen consigo el deber ineludible del Gobierno de propender, por todos los medios posibles, a su prevención eficaz a la más rápida atención de las víctimas, cuando por desgracia y a pesar de las precauciones que se tomen vuelvan a tener lugar.

“Este Ministerio está resuelto a no omitir esfuerzo en tal sentido. Pedirá, al discutirse el Presupuesto en el Senado, la inclusión de un ítem que permita mantener un servicio médico permanente en la Escuela durante todos los días y horas en que se practiquen ejercicios. Urgirá la pronta terminación de los trabajos de arreglo del camino que conduce a la Escuela, trabajos que se comenzaron hace algún tiempo por iniciativa de este Departamento y que facilitarán la rápida comunicación entre el Cantón de Aviación y la ciudad.

“Tomará, por último, las medidas necesarias para que pueda entregarse pronto al servicio el carro ambulancia encargado especialmente para la Escuela.

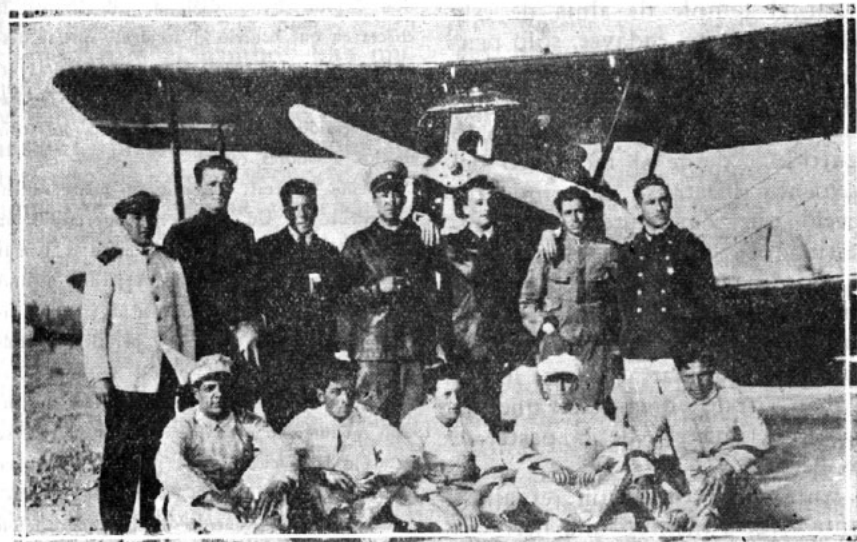
“Por su parte, sírvase V. S. remitir, a la mayor brevedad a este Ministerio, el proyecto que tie-

ne en trabajo para la instalación de una enfermería anexa a la Escuela. Sirvase V. S., asimismo, indicar a este Ministerio las demás medidas que estime conducentes, para prevenir y evitar, en lo posible, los accidentes y para disminuir sus consecuencias. V. S. se servirá, además, remitir a este Ministerio, a la mayor brevedad, las cuentas de hospitalización de los pilotos aviadores y alumnos

res militares, sean cubiertas por cuenta del Estado.

"Dios guarde a V. S. — C. SILVA CRUZ".

Esta nota del Ministro de Guerra tiene un gran valor histórico por cuanto encierra una serie de medidas que fueron tomadas por primera vez en consideración para el mejor desarrollo del servicio aeronáutico. Basta saber que desde su fundación, la Escuela no ha-



La bandada de Scout con su jefe, el capitán Darío Aguirre. De izquierda a derecha: piloto 3.º Alcayaga, teniente Espejo, guardiamarina Zañartu, cap. Aguirre, guardiamarina Cáces, teniente Brandenburg e ingeniero Espinoza.

de la Escuela de Aviación que hayan sufrido accidentes en actos del servicio, a fin de tomar las medidas del caso para que esas cuentas que significan los gastos originados en atender a la curación de heridas sufridas por tan abnegados servidores de la Nación, en cumplimiento de peligrosos debe-

bía contado con enfermería en su propio local, como tampoco con carro ambulancia. Esto, agregado al pésimo estado del camino que unía el Aeródromo con la ciudad de Santiago, hacía poco menos que imposible la eficiente y rápida atención que necesitaban los pilotos accidentados.

Al cerrar este capítulo descriptivo de la catástrofe aeronáutica, que más ha conmovido la opinión pública, se deja estampada en estas líneas una hermosa idea a la memoria de los héroes, que insinuó el almirante, señor Vicente Zegers, al general Contreras Sotomayor.

Impresionado por el accidente que costó la vida a los jóvenes Espejo y Zañartu, el referido almirante no pudo menos que admirar el temple de alma de este último que, casi cadáver, sólo pensó, al salir del aparato incendiado, en la vida de su amigo y compañero, el Tte. Espejo. Todo lo ocurrido, desde el momento del accidente hasta su fallecimiento, reveló que Zañartu era un predestinado y un héroe. Su calma extraordinaria y su fuerza moral, que pudo dominar la materia, sin una queja y que parecía empeñado en tranquilizar a los que lo rodeaban, todo demostró que esa noble víctima era de la pasta de los héroes.

Ante tal convicción, el almirante Zegers insinuó una hermosa idea: ¿Por qué dejar que su gran corazón se pudriera entre las carnes ya deshechas de ese noble marino? ¿Por qué no extraer y guardar ese noble resto humano en la Escuela para estímulo y ejemplo de las generaciones futuras de aviadores? Y terminaba diciendo: "Queda lanzada la idea, podría dársele forma con el aplauso unánime de los que en este país, aún comprenden que lo más grande que tenemos, es la tradición".

Los que a diario vuelan por

sobre el aeródromo de "El Bosque", han podido verificar más de una vez la existencia de un monumento sencillo al costado W de la cancha, en medio de una viña. Es el recuerdo de sus camaradas y amigos y los que lo erigieron, sabían que allí pagaron su tributo a la muerte dos muchachos pléticos de juventud: Zañartu y Espejo. (*)

(*) Con fecha 1.º de Mayo de 1922, don Emilio Bello Codesido, dueño de la chacra en que ocurrió el accidente que se describe, envió al General Contreras Sotomayor, el siguiente oficio en que da cuenta de haberse erigido un monumento a la memoria de los aviadores caídos:

"Señor General: Me es grato poner en conocimiento de Ud. y por su intermedio, en el de los jefes, oficiales, alumnos y demás personal de la Escuela de Aviación Militar que en la viña de mi propiedad y en el sitio mismo en que cayeron y perecieron fatalmente los infortunados jóvenes aviadores, Espejo Pando y Zañartu, se ha erigido un sencillo monumento a su memoria, en el cual se ha dado colocación a una plancha de bronce que don Emilio de Toro Astaburuaga ha querido dedicar al recuerdo de los que fueron sus amigos y compañeros y que allí perecieron cumpliendo entusiastamente con los deberes de sus puestos en la aviación militar en que prestaban sus servicios al País. Al honrar de este modo el sacrificio patriótico que tan prematuramente puso fin a esas dos nobles existencias, hemos creído interpretar los sentimientos de todos sus jefes y compañeros y asociarnos prácticamente al homenaje debido a la memoria de esas víctimas de la abnegación y del deber. Con su más distinguida consideración, saluda al señor General S. Afmo. y S. S. — (Fdo.) — EMILIO BELLO CODESIDO".

Mlle. ADRIENNE BOLLAND, PRIMERA MUJER VENCEDORA DE LOS ANDES

Nuevamente, el 1.º de Abril de 1921, la majestuosa Cordillera de los Andes, que guardó sus misterios al hombre por espacio de muchos siglos, oyó en medio de sus asoladas regiones el eco lejano del motor de un avión. Sobre una frágil barquilla, premunida tan sólo de un puñal como defensa, tres cebollas para la puna y un candelal para el hambre, una mujer francesa, toda llena de gracia y feminidad, se convirtió desde el instante mismo en que voló sobre esas regiones desconocidas en una heroína, digna descendiente de la gloriosa patria de Juana de Arco.

Mlle. Adrienne Bolland abrigaba desde mucho tiempo la esperanza de realizar la travesía de los Andes y, al efecto, después de recibir su título de piloto aviador en Francia, obtuvo el permiso necesario para trasladarse en gira a Sud América y tentar la difícil prueba en un minúsculo biplano Caudron, con motor Le Rhone 80 HP. Hábilmente preparada por el mecánico René Duperrier, en el aeródromo Los Tamarindos, la máquina quedó en condiciones de vuelo en los últimos días de Marzo de ese año. El 31, Mlle. Bolland emprendió su primera tentativa de cruzar los Andes, pero el excesivo peso de la carga completa de combustible y las malas condiciones atmosféricas, la obligaron a desistir de efectuar la

travesía. Gran interés, tanto en la Argentina como en nuestro país había logrado despertar el anuncio de la prueba que, por el hecho de ser protagonizada por una mujer, constituía una verdadera hazaña.

El 1.º de Abril, conocedor de que la valiente aviadora tentaría nuevamente el paso de los Andes, un numeroso público se trasladó al aeródromo "El Bosque" para presenciar su llegada. El general Contreras, entonces Inspector de Aviación, dispuso lo conveniente para indicar a Mlle. Bolland la ubicación del campo de aviación, como asimismo fijarle el lugar preciso de aterrizaje por medio de banderas extendidas en el suelo.

Dada la escasa potencia del motor y la dificultad de alcanzar la altura suficiente para cruzar por sobre las más altas cumbres de los Andes, la intrépida aviadora optó por volar a ras de los cerros, con inminente peligro de ser tomada por los numerosos vacíos que se producen en la Cordillera. Afortunadamente su vuelo fué feliz y así lo confirmaron los telegramas que desde los distintos puntos del trayecto se enviaron a la Jefatura de la Aviación Chilena. Así, por ejemplo, se anunció su salida de "Los Tamarindos" (Mendoza), a las 6.35 A. M., hora argentina; su paso por Las Cuevas, a las 7.25 A. M., hora argentina; por Ca-

racoles, a las 8 A. M., hora chilena; y por Río Blanco, a las 9 de la mañana. Desde este punto, Mlle. Bolland tomó resueltamente el rumbo a Lo Espejo, llegando a Santiago por el lado de Santa Elena, a 4,000 metros de altura.

Minutos antes de las 10 el numeroso público, que anhelaba con ansias la llegada de la intrépida aviadora, divisó la diminuta silueta de su avión que se acercaba en demanda del campo de aterrizaje, acompañado por

rompieron el silencio de los interminables ratos de espera, saludando a la gentil dominadora de los Andes. Obediente a la segura mano de la aviatrix, el Caudron comenzó luego su descenso magestuoso, tranquilo, como demostrando que aún era capaz de mayores esfuerzos.

Con perfecto dominio de su máquina, haciendo gala de su experiencia y seguridad en el difícil arte del vuelo, Mlle. Bolland aterrizó en el lugar preciso que



El personal de la Escuela corre a recibir a Mlle. Bolland en los momentos en que su avión toca tierra en "El Bosque".

dos veloces Scouts que, a manera de escolta de honor, revoloteaban a su alrededor. Tales máquinas, tripuladas por el capitán Armando Castro y el guardiamarina Alfredo Caces, habían salido desde "El Bosque" a indicar la ruta a Mlle. Bolland, encontrándola en los primeros contrafuertes de la Cordillera.

Estruendosos aplausos y vítores

se le había indicado. Los expertos maestros, los avezados pilotos y técnicos, que saben apreciar cuánto significa una maniobra de éstas, bien ejecutada, tributaron una delirante ovación a la joven niña.

Tan pronto como la máquina se detuvo, corrieron a ella los oficiales aviadores chilenos y el numeroso público asistente, y en me-



Mlle. Adrienne Bolland, primera mujer vencedora de los Andes.

dio de ensordecedores vitores y demostraciones de simpatía, ayudaron a la gentil dama a soltar sus amarras que la mantenían sujeta al avión, y luego en andas, conducida hasta el sitio donde se encontraba presente el general Contreiras y otras autoridades.

Al mismo tiempo, la Banda del Regimiento Ferrocarrileros enviada por la Jefatura de esa Unidad, ejecutó la Marsellesa y el Himno Nacional de Chile, despertando en el ánimo de todos un entusiasmo indescriptible.

Luego, y a petición suya, Mlle. Bolland fué llevada hasta el Casino, donde, después de tomar un ligero desayuno y quitarse parte de la indumentaria con que realizó la travesía, descansó cerca de una hora, para trasladarse en seguida a Santiago en automóvil, pasando, previamente, a casa de la familia Bonnefoy, en La Cisterna.

Los oficiales de la Escuela de Aviación le manifestaron sus deseos de que aceptara una invitación para el almuerzo que se había preparado en su honor, pero ella se excusó jovialmente, diciendo que no tenía traje con qué presentarse, pero prometió concurrir al Establecimiento para el bautizo del avión "El Ferroviario", que debía efectuarse en esos días.

Instalada en una Casa Residencial de la calle Ahumada, fué visitada por el Ministro de Francia, M. Lefeuvre Meaulle, el Ministro de Bélgica y otras personalidades. Para todos, la gentil aviadora tuvo frases llenas de la más exquisita cultura, y supo agradar, narrando sus impresiones del vuelo con admirable sencillez e infinita modestia.

"Partí desde el campo de "Los Tamarindos" y volé en buenas condiciones hasta los primeros con-



En brazos de los oficiales aviadores chilenos, Mlle. Bolland, es conducida hasta el casino de la Escuela, momentos después de su aterrizaje.



La diminuta máquina de Mlle. Bolland: Un biplano Caudron con motor "Le Rhone" de 80 HP.

trafuertes, pero cuando ya me internaba en la Cordillera, pude observar que la altura alcanzada era insuficiente, de modo que hube de efectuar un nuevo viraje para subir más y, en seguida, enfrentar resueltamente las cumbres.

"En los primeros momentos parecía que iba a estrellarme contra las montañas, pero seguí decidida. La muralla de nubes era tan espesa, que hubo un instante en que nada ví, y creí que había fracasado. Mi pena fué muy grande y ya pensaba en regresar a Mendoza, convencida de la imposibilidad de continuar adelante, cuando alcancé a ver a lo lejos, como una puerta muy ancha, un enorme hueco entre las nubes; hacia esa abertura me lancé cerrando los ojos, dispuesta a todo. Y pasé.

"Mi impresión fué sublime; cuánto se me había dicho sobre la belleza de este lado de los Andes, sobre la magnífica perspectiva, sobre este panorama admirable, no era comparable a lo que vieron después mis ojos.

"Un sentimiento de profunda satisfacción, una alegría loca, sin límites, me embargaron. Cuando divisé el valle, hubiera deseado que mi máquina corriera más, mucho más, para llegar cuanto antes. Creí respirar mejor, un aire más saturado, fragante, que me dieron una gran sensación de bienestar. ¡Qué hermoso es esto!! ¡Qué bonito es vuestro país! ¡Oh, es como la Francia!"

Alma sencilla de mujer, unida a una férrea voluntad, formaban



La gentil aviadora en brazos de sus camaradas chilenos.

la personalidad de esta joven francesa que, con su expresión picaresca, sabía conquistar a sus oyentes.

Interrogada sobre el objeto de un pequeño puñal que no dejaba por un momento, respondió: "No es para los chilenos; lo traía para

defenderme de los leones o aves de rapiña que dicen existen en la Cordillera, en caso que me hubiera tocado la desgracia de caer en esas soldades; pero ya Uds. han visto que no lo he empleado, con la mayor satisfacción de mi parte".



Recepción a Mlle. Bolland en el Círculo Francés.

Merece citarse como un dato curioso, el hecho de haber anunciado "El Mercurio", como broma de Inocentes, (28 de Diciembre), la realización de la travesía por Mlle. Bolland; y, por rara coincidencia, la fecha en que en realidad se efectuó la prueba, (1.º de Abril), los franceses la consideran el día de los Inocentes.

La máquina empleada por la joven aviadora la adquirió gracias a su constancia y amor propio. Sin recursos para ingresar a una Escuela de Aviación, ni menos para comprarse un aeroplano, Mlle. Bolland encontró en cierta ocasión al célebre constructor René Caudron, quien le manifestó que una mujer era incapaz de efectuar el "looping the loop". Esta afirmación provocó la apuesta de un avión, si la Srta. Bolland ejecutaba tal proeza. Inmediatamente se dedicó al estudio de la aeronáutica en la región de Crotoy, y obtuvo su brevet el 6 de Febrero del año

20. Tres días después ejecutó con toda corrección el "looping" y el señor Caudron, fiel a su palabra, le entregó el biplano que le sirvió para la travesía de los Andes.

Mlle. Bolland permaneció en Chile sólo algunos días, pues, había firmado un contrato para efectuar una serie de vuelos en Buenos Aires. Cúpole estar presente en la fiesta verificada en el aeródromo "El Bosque" con motivo del bautizo del De Haviland "El Ferroviario", y en esta ocasión, dando una vez más prueba de su gentileza sin límites, efectuó algunos vuelos en homenaje a los aviadores chilenos. Pocos días después se dirigió en el Transandino a la Argentina a conquistar nuevos laureles para ella y su patria.

Así, como una mariposa errante, la gentil francesita de desordenada melena, dijo ¡adiós! a estas tierras y partió lejos, muy lejos... dejando el grato recuerdo de una estada fugaz.

BAUTIZO DE LOS AVIONES "EL FERROVIARIO" Y "ABELARDO NUÑEZ"

En Abril y Junio de 1921, respectivamente, fueron bautizados en forma solemne y con asistencia de S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri, los aviones "El Ferroviario" y "Abelardo Núñez", adquiridos con el óbolo generoso que allegaron en un desprendido rasgo de patriotismo, los obreros ferrovia-

rios y los maestros y alumnos de las Escuelas Públicas de Chile.

El Domingo 3 de Abril, día en que la Asociación Ferroviaria celebraba el 50 aniversario de su fundación y como un número especial del programa desarrollado, se verificó en la Escuela de Aviación el bautizo del avión De Haviland

"El Ferroviario", cuyo nombre vibró más tarde en labios de todos los chilenos con motivo del vuelo sin precedentes que realizara uno de nuestros pilotos, el capitán Aracena, hasta Río de Janeiro.

El acto del bautizo, como asimismo, los vuelos que efectuaría la simpática aviatrix, Mlle. Bo-

lland, todas clases que, atestados de gente, se dirigían al campo de aviación. En este recinto se habían tomado las medidas del caso para dar cabida a la numerosa concurrencia, y presentaban un hermoso aspecto las amplias carpas levantadas en sitios a propósito para las familias invitadas, y la correcta alineación de numerosos



El Excmo. señor Alessandri acompañado del general Contreras y de la aviadora francesa, Mlle. Adrienne Bolland.

lland, de paso entonces en nuestro país, despertaron gran interés en el público y fueron muchos centenares de personas las que concurren al aeródromo "El Bosque" para presenciar el festival que con tal motivo se verificó.

Desde muy temprano, el camino que conduce a San Bernardo, se vió ocupado por una larga fila de automóviles y carruajes de

aviones que se presentaban en revista.

Especial curiosidad despertó al público la máquina Caudron, de Mlle. Bolland, que días antes había arribado a Chile, después de efectuar, sin contratiempos, la travesía de los Andes.

Invitados por el Inspector General de Aviación, concurren a la ceremonia del bautizo, S. E.



Mlle. Adrienne Bolland, rodeada por los oficiales aviadores chilenos, el día del bautizo de "El Ferroviario".

el Presidente de la República, el Obispo, Monseñor Rafael Edwards, el Presidente del Comité Central de la Asociación de Ferroviarios, señor Alejandro Quezada, el delegado de los Ferroviarios Argentinos, señor Joseph Hayes, y otras distinguidas personalidades.

Poco después de las 12, se estuvo en el aeródromo el tren especial que conducía a S. E. el Presidente de la República y comitiva, siendo recibidos con una grandiosa ovación y luego con los acordes marciales de la Canción Nacional, que fué oída con religioso respeto. Acto continuo, el Presidente y comitiva, acompañados del general Contreras, se dirigieron al lugar donde se encon-

traba el biplano Caudron de Mlle. Bolland, y saludaron cariñosamente a la distinguida aviadora que estaba ocupada en revisar su máquina. Invitada por el Excmo. señor Alessandri, la gentil dama asistió con las autoridades a la ceremonia del bautizo de "El Ferroviario".

La nueva máquina, cubierta con los colores nacionales, aguardaba a un costado de la cancha.

En medio de un sepulcral silencio, el Ilustrísimo Obispo de Dodona, Monseñor Edwards, procedió a la ceremonia del bautizo, rezando las preces de estilo y pronunciando a continuación las siguientes palabras, llenas del más acendrado patriotismo:

"En nombre de Dios voy a bendecir este aeroplano destinado a cruzar los aires y a vigilar las fronteras de la patria.

¡Noble invención del ingenio humano!
¡Noble conquista de la audacia y del valor!

El lleva sobre sus alas el recuerdo de grandes proezas y de heroicos sacrificios; es para el hombre un símbolo de la sublime aspiración que hace que nuestros corazones nos digan en cada latido: ¡Más alto! ¡Más arriba!

Si vosotros lo miráis ahora estarse pesadamente sobre el suelo, os convenceréis fácilmente que sus hierros y maderos lo atraen hacia la tierra con la fuerza de la gravedad y el poder de la inercia; pero, en un momento más brotará la chispa en el motor, se desarrollará dentro de éste la incontenible energía que pone en movimiento los pujantes brazos de la hélice y herirá con fuerza el aire; serán desatados los lazos que lo contienen, como en perezoso egoísmo; correrá primero sobre la tierra y, por un oportuno golpe de timón, se desprenderá de ella y se elevará magestuosamente ante nuestros ojos.

La máquina es la fuerza; el piloto representa y es la inteligencia y el corazón.

Así también ha de hacer el hombre si

quiere conquistar las cumbres nobilísimas de la verdad y del bien.

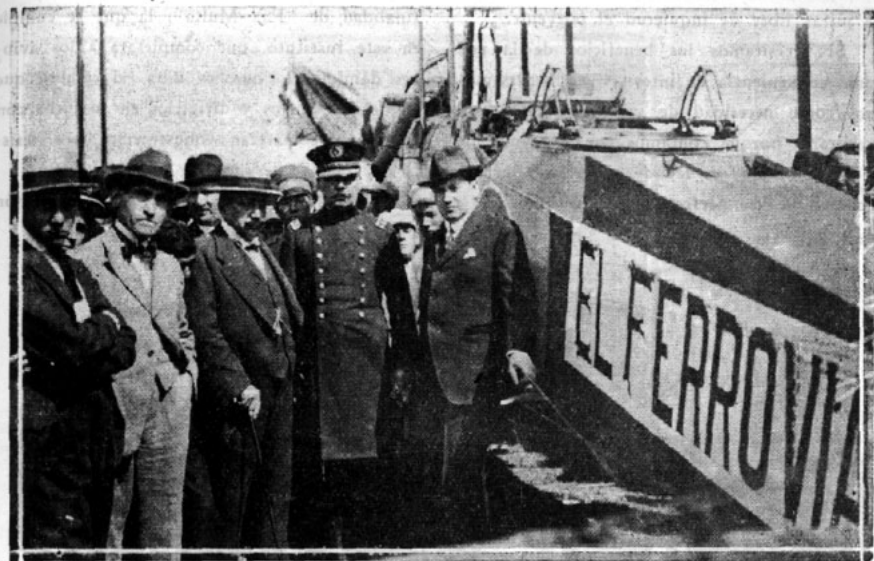
Para levantarse sobre la tierra de la inercia y de las pasiones, es necesario poner en movimiento las energías del alma, esa fuerza del carácter que permite al hombre ser enérgico y constante y hermanar el vigor con la rectitud y la bondad. Debe el hombre dirigir a lo alto su rumbo, levantando de las estrecheces y egoísmos sus pensamientos y sus afectos; pero, para ésto, es necesario que no falle el motor, que trabaje con ordenada energía, que no desfallezcan las fuerzas del alma por el egoísmo y la indiferencia y que no las dejemos estallar con las explosiones del odio destructor.

Desde lo alto se ven muy pequeñas las cosas de la tierra, se las aprecia no en el aislado y, por eso, falso detalle, sino en el amplio y verdadero conjunto de su imponente y eterna armonía.

En estos momentos en que todo parece conjurarse en el mundo en contra de la paz, en que la guerra y la miseria se ciernen sobre los hombres con todas sus terribles amenazas, en que el egoísmo y el odio enconan las heridas, este avión que habéis obsequiado los ferroviarios de Chile, sea como un

Las autoridades y parte
de la concurrencia, pre-
senciando la ceremonia.





Vista parcial de los concurrentes a la ceremonia del bautizo de "El Ferroviario". En primer término, S. E. el Presidente de la República y el Inspector General del Ejército, general Altamirano.

símbolo y una voz que nos llamen a las santas elevaciones del espíritu.

En él veo también una expresión más de lo que es nuestra marcha hacia el progreso.

Hasta ayer vosotros, ferroviarios, atravesábais nuestros campos y uníais nuestras ciudades, ante el estupor de las gentes, llevando vuestras máquinas y convoyes como la más alta representación de la velocidad, que desafía al tiempo y devora las distancias...

Hoy habéis llegado hasta aquí, como llega el vencido, a depositar un tributo a los pies del vencedor.

Nobles victorias del progreso humano!"

Terminado que hubo su elocuente discurso, el Ilustrísimo Obispo, le siguió en el uso de la palabra el Inspector de Aviación, Gral. don Luis Contreras, quien refiriéndose a la ceremonia, dijo:

"S. E. el Presidente de la República, cumpliendo un acuerdo de Gobierno ha ordenado perpetuar en uno de los aviones del Ejército la manifestación de los empleados de la red central de los ferrocarriles, quienes en plena crisis económica allegaron espontáneamente su óbolo generoso al incremento de la incipiente Fuerza Aérea Nacional.

Esas erogaciones, valorizadas por las privaciones que ellas imponían, significaron un gesto de acendrado patriotismo en momentos que el sentir público creyó delicados y el Gobierno, vuelta la calma habitual a los espíritus y disipados los temores, lo compensa ahora dando nombre. "El Ferroviario", a esta poderosa máquina que una nación amiga le donara como contribución al mantenimiento de la paz inalterable.

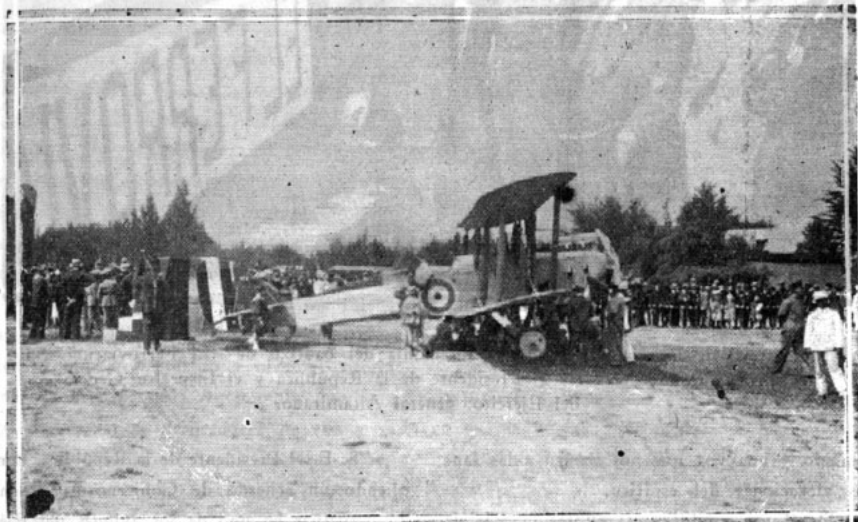
Y es así, que la comunidad de comprensión de los deberes propios a gobernantes y gobernados es como se llega a la confianza

de creer que se ha construído un pueblo capaz de mirar libre de inquietud el porvenir.

Si necesitamos los beneficios de la paz como conveniencia de intereses, si la perseguimos como necesidad de vida, nos será fácil asegurarla porque contamos con la ayuda de la evolución que es ley de progreso y fuerza incontenible de perfeccionamiento humano.

Es misión santificada por esa hermosa finalidad de "Pax Multa", la que se cumple en este Instituto, que completara a los aviones dándoles lo que les falta, el cerebro que ha de dominarlos y dirigirlos en su lucha con fuerzas que parecen robustecerse para resistirlos.

La voluntad del Estado y la aspiración



El histórico "Ferroviario", momentos antes de ser bautizado. Un año más tarde, pilotado por el capitán Aracena, llevó hasta las lejanas tierras del Brasil el saludo de Chile.

Los pueblos de la América Latina tienen su futuro en la consolidación de la paz y no en las dudosas expectativas de la contienda; y estas máquinas, producto de la inteligencia de los hombres, debemos considerarlas no como elementos destructores y sí como factores apropiados de alimentar corrientes de amor entre razas, que de común origen y medidas en la misma cuna tienen iguales destinos por cumplir.

Es, pues, esfuerzo de paz y no de guerra lo que justifica el sacrificio con que la nación mantiene y trata de dar desarrollo a sus servicios aéreos.

nacional que se tradujo en la Colecta Pública de que dan testimonio los nombres concedidos como honroso depósito a los aeroplanos del Ejército y de la Armada tiene en ese grupo de hombres de buena voluntad, respuesta elocuente, Excmo. Señor.

Son 39 alumnos instruidos que produjeron 32 pilotos, en un período de sólo 4 meses, y es significativo que del material recibido para instruirse se anota la pérdida de una sola máquina, siendo inferior al 3 por ciento por día, el porcentaje de accidentes que necesitaron más de 24 horas de reparación, y menos del 2 por ciento el de accidentes por



Adrienne Bolland y

su mascota, en la
pequeña cabina del

Caudron.

hora de vuelo, sumando un total de 1.050 horas.

Es este el resultado del trabajo, que la más feliz previsión entregó con acierto a la inteligente y experta Misión Inglesa, y al patriotismo de los oficiales alumnos y de los operarios que han sabido secundarlos.

La tarea fué ardua, pesada y no estuvo exenta de golpes de infortunio que nos tocaron rudamente en medio del pecho, pero, también, a la igual que los ferroviarios, hemos temido soberbias compensaciones que agregar a la satisfacción del deber cumplido, el apoyo de vuestra administración y el concepto con que nuestros conciudadanos aprecian las necesidades inherentes a los servicios de aviación.

Y hay, todavía, Excmo. Señor, una delicada nota que agregar, que no tiene precedente y que aparece viniendo del cielo argentino al cielo chileno, iluminada con los resplandores de un símbolo, el triunfo que aportó a la aviación mundial esa gentil y dulce niña que reclama puesto entre sus camaradas los pilotos de Chile trayendo con su hazaña heroica de nueva Juana de Arco, la hoja de oliva que el viejo continente le ha

encargado dejar caer desde su frágil barquilla, al través de los mares y por sobre las montañas, como enseñanza de la tragedia que destruyó pueblos y amenazó derrumbar para siempre la civilización amasada por los siglos.

Y la tenemos entre nosotros como emblema y como prueba de lo que puede alcanzar la voluntad cuando está inspirada en el noble sentimiento de la patria.

Este es, Excmo. Señor, el mejor premio que la suerte podía deparar a la joven aviación nacional. Agradecámoslo, jóvenes pilotos, y seguid resueltos perseverando en esa difícil vida que os habéis propuesto seguir en bien de la patria y de nuestros conciudadanos".

Nutridos aplausos recibió el general Contreras al terminar su alocución, aplausos que se hicieron extensivos a la aviadora Mlle. Bolland.

Hablaron a continuación, el Presidente del Comité Central de la Asociación Ferroviaria de Chile, Sr. Alejandro Quezada, y el dele-

gado de los ferroviarios argentinos, Sr. Joseph Hayes. Como los anteriores oradores, fueron calurosamente ovacionados.

Terminados los discursos, se dió comienzo al programa aéreo, iniciándolo en correcto orden, los instructores ingleses, mayores Scott y Pickthorn, y el capitán Manning, quienes, piloteando tres aviones de instrucción, Avro, hicieron lujo de acrobacia, ante la admiración de los asistentes.

capitán Aracena, tripulando "El Ferroviario" llevó a las lejanas tierras del Brasil, el saludo del pueblo chileno, y su vuelo fué seguido con el interés que han despertado siempre las grandes empresas del aire. Aracena y "El Ferroviario" fueron nombres inseparables en aquel entonces, que vibraron en labios de todos por haber recibido juntos otras brisas y rubricado otros cielos.

Tras "El Ferroviario" partió



El capitán Aracena que piloteó el D. H. "El Ferroviario", en su primer vuelo después del bautizo.

Mientras la patrulla de Avros evolucionaba, fué alistado el De Haviland "El Ferroviario", y designado para que lo piloteara, el aviador, capitán Diego Aracena y llevara como observador al teniente Andrés Sosa. Una estruendosa salva de aplausos se dejó oír cuando "El Ferroviario", hábilmente dirigido, inició su primer vuelo después de la imponente ceremonia del bautizo. Cabe mencionar como un hecho curioso que un año más tarde, en Agosto de 1922, el

Mlle. Bolland, la gentil aviadora que en un vuelo sin precedentes cruzó los Andes en un minúsculo Caudrón de 80 HP. Su descolaje fué saludado con una gran ovación por parte del numeroso público asistente. Con ello deseaban exteriorizar su simpatía a la valiente aviatrix que en forma tan espontánea aportaba su valioso concurso al festival aéreo.

Sucesivamente fueron dejando el aeródromo el resto de las máquinas que, tripuladas por los capitanes

Gabriel Valenzuela, Darío Aguirre y Armando Castro, ejecutaron las más difíciles pruebas de acrobacia aérea.

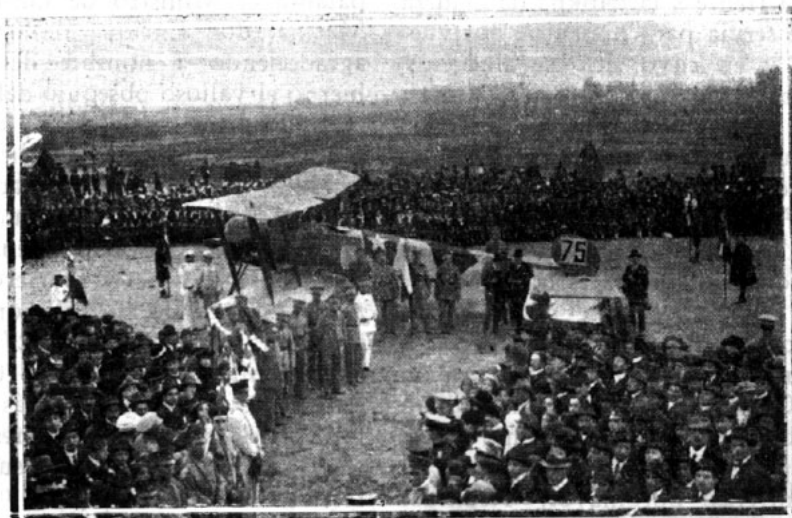
Luego, el popular aviador civil, Clodomiro Figueroa, piloteando un Nieuport de su propiedad, fué a aumentar la bandada de aves mecánicas que en todas direcciones cruzaban el espacio. Tanto los instructores ingleses como los pilotos chilenos, demostraron poseer un dominio absoluto en la conducción de sus máquinas, ejecutando con gran maestría el "looping the loop" y "el tirabuzón".

Al cabo de 20 minutos de evoluciones, comenzaron a descender, uno a uno, los aviones, siendo sus pilotos estruendosamente aplaudidos, aplausos que se prodigaron con mayor intensidad al capitán Aracena, que tripulaba "El Ferroviario", y a Mlle. Bolland.

Más o menos a las 13.20 horas

se dió término a este interesante programa aéreo, uno de los números principales de las festividades ferroviarias, retirándose el público gratamente impresionado por el buen pie en que se encontraban los servicios aeronáuticos, gracias al apoyo moral y material que le aportara el Gobierno del Excmo. Señor Alessandri.

Con el mismo ceremonial con que se bautizó "El Ferroviario", el 11 de Junio de 1921, fué bautizado el biplano Avro de instrucción N.º 75, "José Abelardo Núñez", donado al servicio por los maestros y alumnos de las Escuelas Públicas. Con este motivo se dieron cita en el aeródromo "El Bosque", un centenar de alumnos a cargo de sus respectivos profesores y numerosas familias que simpatizaban con la significativa fiesta que debía realizarse.



Durante el bautizo del Avro "José Abelardo Núñez".



S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, rodeado de algunos de sus Ministros y de los oficiales de la Escuela de Aviación, momentos después de la ceremonia del bautizo del "Abelardo Núñez".

La flamante máquina fué colocada frente a la tribuna de madera que servía para presenciar los vuelos y en cuyo sitio se alza hoy el pabellón meteorológico, y a su alrededor formaron las distintas Escuelas con sus respectivos estandartes.

A las tres de la tarde, los acordes de la Canción Nacional advirtieron a los presentes la llegada de S. E. el Presidente de la República, a quien acompañaban los Ministros del Interior, Instrucción y Guerra y Marina, que habían sido invitados expresamente por el Inspector de Aviación, General Contreras Sotomayor. Reunidas las autoridades alrededor del avión y acalladas las aclamaciones al Pri-

mer Mandatario, hizo uso de la palabra el Ministro de Guerra y Marina, don Enrique Balmaceda, agradeciendo a nombre del Gobierno el valioso obsequio del profesorado primario del país y de los niños de las Escuelas Públicas.

Hizo una hermosa comparación entre el alma de los niños que contribuyeron con su óbolo al engrandecimiento del Servicio Aeronáutico, aumentando su dotación con el avión "Abelardo Núñez", que al remontar los espacios y en su anhelo de subir más y más imitaría a los pequeños escolares que luchan en la Escuela por su perfeccionamiento.

Las palabras del Ministro fueron recibidas con nutridos aplau-

...sos por parte de la concurrencia. Habló, en seguida, el Director General de Educación Primaria, don Darío Salas, quien refiriéndose al acto de la ceremonia, recordó que un impulso patriótico movió a los maestros de Chile a exteriorizar en forma concreta el propósito de acudir en defensa del honor y de la integridad del país, y maestros y alumnos obsequiaron su óbolo modesto, pero significativo.



Al disertar sobre el significado de la labor educativa que envolvía la donación de la máquina a los servicios aeronáuticos, expresó que los maestros, seguros de que habrían de provocar en sus alumnos la tendencia a imitar y emular, ejemplarizaron ante ellos el patriotismo mediante el sacrificio personal, y se empeñaron en hacer que descendiera en ellos el ideal patriótico desde el campo de la imaginación al terreno de los hechos.

Refiriéndose a don Abelardo Núñez, a propósito del nombre

ideado por los maestros para el avión, recordó sus textos escolares de lectura y la donación de sus pocos bienes a una institución caritativa y agregó:

“Como el árbol generoso que, no pudiendo ya cobijarnos con su sombra, da lumbre y da calor cuando no alienta en él la savia, así había continuado ese hombre siendo para una serie de generaciones, fuente de luz, de inspiración, de vida.

El “Abelardo Núñez” en pleno vuelo.

“Al honrar los maestros la memoria del ilustre don Abelardo Núñez, solicitando que se bautizara con su nombre este avión de la educación primaria, han querido, pues, realzar ante sus discípulos la figura de un hombre que dedicó a los niños lo mejor de su corazón y de su cerebro, y ejemplarizar ante ellos el noble sentimiento de la gratitud y presentarles una hermosa oportunidad para que, a su vez, la practicaran”.

Acto continuo, el Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards

pronunció una corta alocución, haciendo resaltar la similitud de la colectividad donante y de la Institución que recibió el obsequio, por cuanto es tan patriota el soldado que defiende a su patria en el campo de batalla como el profesor que modela el carácter de los escolares y les inculca en su alma el santo amor a la patria y a sus deberes sociales.

Terminado su discurso, Monseñor Edwards, revestido de sus paramentos rituales, bendijo el avión "Abelardo Núñez", correspondiéndole a S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri, quitar la bandera de Chile que cubría el fuselaje mientras la banda militar tocaba un himno patriótico.

A insinuación de los presentes, el Director de Educación Primaria, don Darío Salas, subió al avión que recién se bautizaba e instalándose en la cabina del pasajero se alistó para efectuar un vuelo con el instructor inglés, mayor Scott. La numerosa concurrencia siguió con visible interés

las evoluciones del "Abelardo Núñez", y comentó favorablemente la idea de que fuera el Director del Servicio quien ejecutara el primer vuelo del acto inaugural.

Luego, otros aviones se hicieron al aire tripulados por aviadores chilenos, llevando de pasajero al senador electo, don Héctor Arancibia Laso, y al Diputado don Pedro Rivas Vicuña. Después de algunos minutos de interesantes evoluciones, aterrizaron todos sin novedad, en medio de calurosos aplausos de los presentes.

Poco después de las 17 horas, los motores dejaron de funcionar, se oyeron algunas órdenes impartidas en voz alta, y luego, en correcta formación, comenzaron a abandonar el recinto del aeródromo las numerosas Escuelas Públicas asistentes a la ceremonia. En el cerebro de todos aquellos pequeños quedó grabado el recuerdo de una tarde aeronáutica inolvidable, y en más de alguno habrá germinado la idea de convertirse más tarde en aviador.

PRIMERA TRAVESIA DE LOS ANDES EN AVION DE GUERRA Y CON PASAJERO

En los precisos momentos en que todo Chile vibraba con patriótico entusiasmo, recordando la gloriosa epopeya de Iquique, dos jóvenes valientes, alumnos de la Escuela de Aviación, realizaron, en forma sorpresiva y audaz, una hazaña que constituyó un

nuevo record en la lucha por la conquista del espacio.

Los tenientes, señores Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner Fernández, en un impulso de ardiente patriotismo, aun quebrantando la disciplina militar, añadieron un nuevo lauro a los

ya conquistados por nuestros hombres pájaros, al traspasar los Andes en máquina de guerra, desde Lo Espejo hasta la ciudad argentina de San Luis.

La realización de este vuelo había tenido su origen en los deseos manifestados por algunos oficiales aviadores de trasladarse a la capital del Uruguay y acompañar a la Embajada Matte, que regresaba desde Río de Janeiro, hasta Buenos Aires, en los días en que la gran Nación argentina celebraba el aniversario de su Independencia.

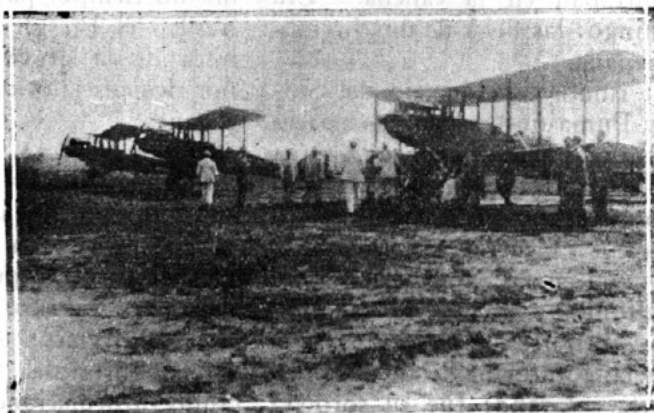
Con este objeto, la oficialidad de la Escuela, autorizada por el Jefe de la Fuerza Aérea, se dirigió al señor Ministro de la Guerra, don Enrique Balmaceda, solicitando el permiso correspondiente. El Ministro no creyó prudente acceder y se negó a lo pedido. Sin embargo, dos muchachos audaces no pudieron conformarse y, con todo sigilo, comenzaron a iniciar los preparativos para llevar a feliz término la difícil empresa.

El Domingo 22 de Mayo, muy de madrugada, el teniente Herrera se dirigió a la pieza del oficial de servicio a retirar las llaves de los hangares, y como éste lo interrogara sobre si estaba autorizado para ocupar alguna máquina, Herrera le respondió que tenía permiso del Inspector General, agregándole que había acuerdo para efectuar la travesía de los Andes en secreto.

En un rasgo propio de corazones jóvenes que buscan siempre la grandeza de la Institución que sirven y que afrontan con hombría la responsabilidad de las decisiones que toman, el oficial de servicio, Tte. 2.º Juan Solminihac, entregó las llaves y se convirtió desde ese instante en cómplice de la audaz aventura.

Ya en posesión de las llaves, el teniente Herrera ordenó al cabo 1.º R. Espinoza, sacara a la cancha el De Haviland 1296 D., máquina en que había volado el día anterior el piloto 3.º Agustín Alcayaga, alcanzando hasta Melipilla y efectuando a su regreso a "El

Aviones De Haviland, del tipo empleado por los tenientes Herrera y Gertner, en su vuelo hasta San Luis.





Los Ttes. Díaz
Garcés. Tus-
chaens, Fernán-
dez y Gertner.

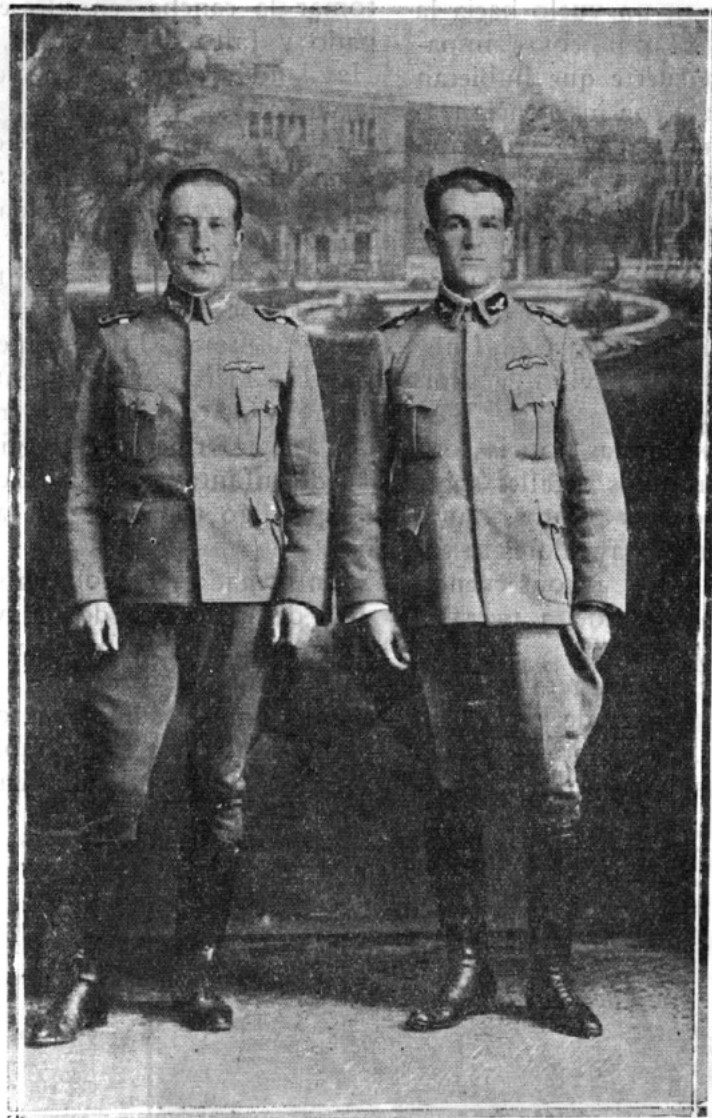
Bosque", las más difíciles pruebas de acrobacia. En vista de que los estanques no tenían el total de bencina, el teniente Herrera ordenó se sacara combustible a otros aviones hasta dejar el De Haviland que pilotearía, con el máximo de autonomía de vuelo. Hecha esta operación, los tenientes Herrera y Gertner se despidieron de los presentes y con suma rapidez, como temiendo ser sorprendidos, abandonaron el aeródromo y comenzaron su vuelo en medio de la expectación de los pocos que se encontraban en la cancha. Era Domingo; las 8.15 de una hermosa mañana.

El ruido característico del Siddeley Puma que rasgaba el espacio con su acompasado run run, a una hora en que no se habían autorizado los vuelos, sorprendió al Inspector General de Aviación, que vivía en las inmediaciones del aeródromo, y abandonó su lecho para dirigirse rápidamente a la Escuela a informarse de lo que ocurría. Grande fué su sorpresa

y también su contrariedad al darse cuenta de la grave falta que cometían los dos jóvenes pilotos, Herrera contaba, a la sazón, 24 años, y Gertner, 26.

El general Contreras se dirigió, acto continuo a casa del mayor Scott, cercana a la suya, a imponerle de lo ocurrido y personalmente inició el sumario de rigor, nombrando secretario al capitán Quevedo. Tramitado el sumario en forma rápida, se trasladó a Santiago a ponerlo en manos del señor Ministro de la Guerra y, al mismo tiempo, pasó a informar a S. E. el Presidente de la República de la grave falta cometida por dos oficiales del servicio a sus órdenes.

Mientras tanto cundía la incertidumbre en los ánimos de quienes se impusieron desde el primer momento de la prueba que realizaban los pilotos Herrera y Gertner. Se enviaron telegramas a muchos puntos del territorio solicitando informaciones, pero en nin-



Los tenientes Alfredo Gertner Fernández y Roberto Herrera Ramírez, que cruzaron el macizo andino, desde "El Bosque" hasta San Luis (Argentina).

guna parte se había divisado avión alguno.

A las 14 horas comenzó a circular en Santiago la noticia de que dos aviadores militares se habían perdido en un vuelo hacia la Cordillera. El público se impacientó por la suerte que hubieran podido correr y con insistencia trató de informarse en la redacción de los diarios, en la Escuela de Aviación y en las oficinas telegráficas.

Luego, el primer telegrama comunicando el aterrizaje de los aviadores chilenos en San Luis, (Rep. Argentina), vino a tranquilizar los ánimos.

Más tarde, algunas noticias oficiales ampliaron los detalles sobre el aterrizaje de los pilotos, anunciando que ambos aviadores se encontraban heridos a consecuencia de haberse precipitado a tierra el avión que tripulaban.

Efectivamente, Herrera y Gertner, en su intención de hacer benéfica en San Luis, como lo habían acordado, resolvieron buscar una

cancha apropiada en ese lugar para efectuar su aterrizaje, y eligieron para tal objeto el lecho de un río seco que presentaba, desde lo alto, las mejores condiciones. Al tomar la cancha, en viraje escarpado y falto de velocidad, el De Haviland se precipitó a tierra en la clásica caída de "spin", destrozándose casi en su totalidad, y dejando aprisionado entre sus fierros y maderos a los audaces pilotos.

Socorridos oportunamente por los vecinos de la localidad de San Luis, señores Pedro Capello y Bautista Herrera, los tenientes Herrera y Gertner, fueron trasladados a la enfermería del Regimiento 16 de Infantería, cuya oficialidad les prodigó toda clase de atenciones.

Informado el Gobierno chileno del desenlace de la aventura emprendida en forma tan sorpresiva y furtiva, procedió a tomar cuanto antes las medidas disciplinarias contra los responsables, poniendo a ambos oficiales en dispo-



El De Haviland
destrozado a orillas
del río seco, en las
inmediaciones de
San Luis.



Fotografía que permite apreciar el estado en que quedó el De Haviland que tripulaban Herrera y Gertner, después del accidente sufrido en San Luis.

nibilidad, y separando del servicio de la aviación a los tenientes señores Aliaga, Alarcón y Solminihac, por la participación que les cupo en la falta cometida por los tenientes Herrera y Gertner.

Inútiles fueron las notas que el Gobierno argentino y algunas instituciones chilenas enviaron a nuestro Gobierno para dejar sin efecto las medidas tomadas contra los oficiales raidistas. Entre otras, se recibió la siguiente nota, que demuestra cuánto entusiasmo despertó en el país hermano la hazaña de nuestros aviadores, y cuánta es la nobleza de alma que siempre ha caracterizado y caracteriza a los habitantes de la gran Nación argentina:

“La iniciativa del ingeniero,

señor Martínez de Hoz, Presidente del Aéreo Club Argentino, inspirada en el deseo de obtener la conmutación de la pena impuesta por las autoridades militares chilenas a los pilotos Gertner y Herrera, ha hallado un eco favorable en todas las instituciones deportivas y aeronáuticas más prestigiosas de Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Tucumán, Mendoza, etc. Esto ha significado en forma elocuente la adhesión del amplio movimiento de opinión suscitado, expresada por las conceptuosas comunicaciones de admiración y simpatía provocada en todos los círculos por el magnífico raid finalizado en San Luis.

“Las primeras gestiones iniciadas ante el Ministro de la Guerra

El numeroso público que acudió al sitio del accidente. Al fondo se ven los restos de la máquina.



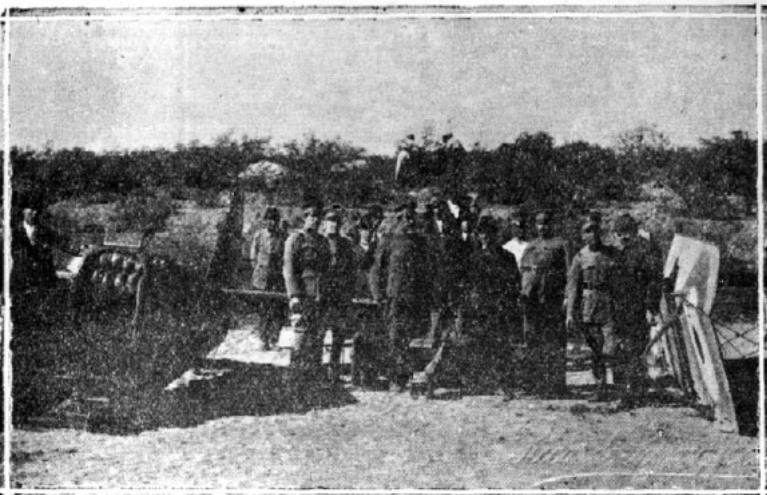
de Chile, no han tenido éxito, según se desprende de la contestación recibida por el señor Martínez de Hoz; más los iniciadores del movimiento, lejos de desistir de sus propósitos, se disponen a darle carácter popular, no dudando que en esa forma lograrán el resultado apetecido, para cuyo efecto, aprovechando la presencia de la Embajada Matte, solicitarán el indulto de los pilotos.

“El movimiento de opinión adquirirá, en virtud de ciertas disposiciones adoptadas, proporciones desusadas, explicable sólo por la razón de la honda simpatía suscitada por el bello gesto de los tenientes Gertner y Herrera”.

El despacho dirigido por el Ministro de la Guerra de Chile, al señor Martínez de Hoz, en el cual contesta su insinuación, decía más



Otra vista del De Haviland destrozado.



Oficiales argentinos con el teniente Gertner, en el lugar del accidente.



Los dos vecinos de la localidad de San Luis, que prestaron los primeros auxilios a los aviadores accidentados.

o menos como sigue: "Sírvese manifestar a la Institución que Ud. dignamente preside, el homenaje cariñoso en el día glorioso de vuestra Independencia y que me es altamente doloroso que los deberes de mi cargo me impidan complacer a su digno presidente.— (Fdo.)— Enrique Balmaceda".

Por su parte, el pueblo de San Luis supo premiar a los aviadores chilenos, siendo un elocuente testimonio de ello, el siguiente acuerdo:

"San Luis, Mayo 25 de 1921.

"Considerando:

"Que ningún homenaje de mayor elocuencia por su significación puede la ciudad de San Luis tributar a la memoria de sus mayores en el 111.º aniversario de la gloriosa e inmortal revolución, que fundara la América Libre so-



Otra vista que permite apreciar la magnitud del accidente.

bre la inmovible base de la liberación económica y política, que la realización de un acto de verdadera y sentida solidaridad internacional:

“Que la benemérita hazaña

consumada por los decididos hijos de Chile, teniente 1.º Alfredo Gertner Fernández y teniente 2.º Roberto Herrera Ramírez, al transmontar los Andes, en un vuelo con pasajero, por primera vez



En su lecho de enfermo, el teniente Herrera rodeado por los oficiales argentinos del Regimiento 16, y el teniente Gertner.



Ambos heridos
en la enferme-
ría del Rgto.
N.º 16 de In-
fantería.

realizado en los anales de la aviación, el día 22 de Mayo del año en curso, para descender, con grave peligro de sus vidas, en San Luis, en su biplano De Haviland N.º 1296 D., el cual quedó deshecho sobre la margen izquierda del río al producirse la caída, es digna de admiración y de respeto y su glorificación se impone al espíritu como un ejemplo fecundo de suprema decisión de carácter para las generaciones de América;

"Que el Centro Pro-Aviación de San Luis, en cumplimiento de los fines de progreso y de justicia que le dieron origen, no puede ni debe permanecer extraño a tan magno acontecimiento;

"Que es deber de las autoridades del centro estimular con todo entusiasmo el más amplio y sincero despertamiento del sentimiento colectivo, a fin de que San Luis tribute a los hijos de Chile el homenaje de amistad y de justicia,

a que su acción heroica les ha hecho acreedores;

"El Presidente del Centro Pro-Aviación de San Luis, resuelve:

"1.º Convocar en reunión especial y extraordinaria a la Comisión directiva del centro para que resuelva sobre el carácter y forma del homenaje que la ciudad de San Luis y su pueblo tributarán a la República de Chile y a sus hijos, señores Alfredo Gertner y Roberto Herrera; y

"2.º Someter a la consideración de la comisión directiva el siguiente proyecto de resolución: a) Ofrecer a la República de Chile un álbum que testimonie el sentimiento de admiración y de respeto del pueblo de la ciudad de San Luis, que ha despertado la meritoria acción realizada por los tenientes Gertner y Herrera; b) Entregar en acto popular una medalla de oro a los intrépidos aviadores del Ejército de Chile que

rememore su acción; c) Ofrecer una recepción de nuestra sociedad en su honor; y d) Solicitar del Superior Gobierno de la Provincia y del Pueblo de San Luis, su más amplio y decidido concurso, a fin de que el homenaje asuma el relieve y brillo que implica su verdadera significación moral e histórica.—(Fdo.)— Modesto Quiroga, Presidente. — Capitán J. René Pignoux, doctor Jacinto Videla, Secretarios”.

Para completar esta información, es interesante conocer algunos rasgos de la personalidad del teniente Roberto Herrera, oficial que actuó como piloto en el vuelo y el principal gestor. Su acto no fué hijo de un entusiasmo momentáneo, pues, su alma siempre había vibrado a impulsos de generosas inclinaciones.

En otro capítulo de esta obra se narra el trágico accidente que costó la vida a dos meritorios oficiales de aviación, el guardiama-

rina Zañartu y el teniente Espejo, y se advierte que fué el teniente Herrera quien llegó entre los primeros a socorrer a las víctimas. En efecto, el valiente oficial, en su afán de salvar a sus compañeros en desgracia, no trepidó en lanzarse a un profundo canal que le impedía llegar al lugar del accidente, mientras las demás personas buscaban un mejor paso.

En otra ocasión, encontrándose el teniente Herrera en el sur, no vaciló en lanzarse desde el puente del Río Bueno, a socorrer a un muchacho que se debatía desesperado en sus turbulentas aguas, logrando salvarlo después de grandes esfuerzos y con grave peligro de perecer ahogado.

Siendo cadete de la Escuela Militar, y en circunstancias que se recogía a dicho Establecimiento, se declaró un voraz incendio en la calle Dieciocho. El cadete Herrera contribuyó al salvamento de los muebles de la propiedad incendiada, con tal arrojo y valen-



Medallas conmemorativas del audaz vuelo, que fueron concedidas a los pilotos por sus camaradas argentinos.

tía, que al día siguiente el dueño de casa fué a la Escuela a darle sus agradecimientos al cadete y sus felicitaciones al director del Establecimiento.

Repuesto de las heridas que recibiera en el accidentado aterrizaje en San Luis, el teniente Herrera escribió una detallada carta a su padre, el entonces General en servicio activo, don Alberto Herrera L. de Guevara, exponiéndole los

acuerdo respecto de la tenida que debíamos traer y la hora de levantarnos.

“Al día siguiente salimos a las 8.30, tomando altura sobre el aeródromo y, una vez logrados los 9,000 pies, dirigí el aparato hacia el cajón del Maipo, pero llegamos al Cajón habiendo subido apenas 600 pies, pues el aparato iba muy pesado.

“En seguida dirigí el aparato en dirección al norte (Santiago),



Durante una manifestación ofrecida a los aviadores chilenos.

pormenores del difícil vuelo. Van a continuación algunos párrafos interesantes:

“El día 21 de Mayo, en la noche, fuí a casa a despedirme, pero sin decir a donde pensaba ir al otro día y no los encontré a Uds. en ella. Regresé en carro de 11 P. M., a la Escuela, y me puse a estudiar la carta. Gertner llegó en el carro de 12.15 y quedamos de

bordeando la Cordillera, debido a que no teníamos altura suficiente para internarnos; seguimos por el valle central, bordeando siempre la Cordillera, hasta llegar a San Felipe y en seguida a Los Andes, internándonos por el Cajón del Aconcagua, a una altura de 14,000 pies. Poco después, siempre con rumbo al Norte, entramos en la región montañosa, sin-

tiendo fallar algo el motor; probé los magrètos y uno estaba malo, pero el aparato siguió subiendo hasta 15,000 pies. (Ibamos siempre con rumbo Norte).

Después de haber pasado un contrafuerte de la Cordillera, a pesar de que el motor conservaba sus revoluciones, el aparato empezó a bajar lentamente. Perdiendo altura, al cabo de algunos minutos de viaje, habíamos descendido 3,000 pies, es decir, llevábamos 12,000 pies y, por lo tanto, sentía temor de verme obligado a quedar en la Cordillera, pues, al lado chileno no podía volver debido a que habíamos quedado 2,000 pies más bajo que la altura más baja, y por el valle era imposible salir. Hacia el lado argentino teníamos aún más altura, por lo que estábamos en un verdadero hoyo de montañas nevadas, dando vueltas por su perifería y perdiendo altura.

Por fin, decidí estrellarme contra una falda llena de picos y, lo que no esperaba, el aparato, sobre el faldeo, comenzó nuevamente a subir, lo que aproveché para dar vueltas sobre ese espacio y llegamos a la altura de la cadena que nos impedía atravesar hacia el lado chileno; seguí subiendo sobre el mismo lugar, y después en otro faldeo más alto, hasta que logramos tomar una altura que nos permitió pasar al lado argentino.

Le dí al aparato el máximo de velocidad posible (120 millas), picando y perdiendo altura pasamos el más alto contrafuerte a 15,500 pies. En seguida sentimos

fallar fuertemente el motor, saliendo llamas y trancándose de repente el escape. Entonces corté el motor y plané un poco y así pasamos, dejando a nuestra derecha la masa imponente del Aconcagua; pero nosotros en ese momento creíamos que era el Tupungato. Por fin, a fuerza de planeos a medio motor, logramos salvar los últimos contrafuertes del lado argentino, atravesando el valle del río Mendoza que nace del Aconcagua hacia el Norte. Había neblina y un viento que parecía temporal, pues nos tiraba el aparato hacia arriba y luego hacia los costados y hacia abajo; pero íbamos tranquilos, pues conservábamos la altura media de 15,000 pies y, por lo tanto, no había peligro. Creyendo que habíamos pasado al lado del Tupungato, tomamos dirección N. E. (hacia Mendoza), pero volábamos y volábamos, y ni señales de edificios, pues, debido a la neblina, apenas divisábamos algunas cosas. Por fin, vimos la línea Norte-Sur (San Juan-Mendoza), y como no divisáramos nada hacia el Norte, miramos hacia la Cordillera y vimos con gran sorpresa que estábamos errados con respecto al Tupungato, pues el macizo a cuyo Norte habíamos pasado era el Aconcagua, y más al Sur se veía el Tupungato desmochado en su parte superior. Cambié inmediatamente de rumbo (al Sur) viajando, más o menos, 15 minutos, sin divisar punto de referencia. Pensaba aterrizar en Mendoza para subsanar los desperfec-



Grupo de oficiales aviadores. De izquierda a derecha: Teniente Montecino, piloto 3.º Alcayaga, teniente Marín, cap. Darío Aguirre, guardiamarina Caes, cap. Sócrates Aguirre, tenientes Zanelli y Roberto Herrera.

tos del motor, pero como no divisara nada, resolví volar hacia el Este durante 20 minutos, al cabo de los cuales viré hacia Córdoba (N. E.), encontrando el río Desaguadero. Seguí su curso durante 10 minutos y luego me separé hacia el S. E., en vista de no tener seguridad de ser ese el río.

“Después de 15 minutos volví a tomar rumbo N. E., encontrando nuevamente el río Desaguadero, donde forma un ángulo recto hacia el Sur, en el centro de la pampa; en ese punto ya el aparato había perdido 11 mil pies de altura por lo que determiné acortar camino en línea recta. (Motor seguía fallando). El escape se producía con grandes vibraciones que

parecía que el tubo chocaba bruscamente con algo invisible y la hélice medio se paraba en seco, para volver luego a funcionar. Al cabo de cierto tiempo, el motor volvía a funcionar bien y de 3,200 pies pudimos alcanzar a 4,500. De repente sentimos un estremecimiento violentísimo y en seguida el motor funcionó mejor; aprovechando ésto logré alcanzar a 6,000 pies y después de 16 minutos más alcanzamos a 6,500, desde donde divisamos a lo lejos una especie de oasis que nos produjo gran placer. Procuré tomar mayor altura, llegando hasta 8,000 pies. Piqué la máquina y logré imprimirle 110 millas por hora a menos de medio motor.

Por fin nos cercioramos, todavía muy lejos, de que el oasis que habíamos divisado era el lago Bebedero. Conservando siempre las 110⁰ millas, viré más hacia el E. calculando dirección hacia San Luis. Después de 15 minutos logramos ver claramente la ciudad. Volábamos a dos mil pies de altura, que logramos conservar dando un poco más de motor. Así llegamos hasta cerca de San Luis, en donde traté de dar más motor para llegar más pronto, pero no me fué posible, pues, el aparato comenzó nuevamente a estremecerse, por lo que decidí cortar motor y planear. A 500 pies probé el medio motor que respondió bien. Ya sobre San Luis comencé a evolucionar por un momento, pero el aparato perdía altura con tan poco motor. Le dí un poco más y resolví buscar cancha.

Hice una pasada por un río seco, arenoso, inmediato a la ciudad, a cincuenta centímetros o un metros de altura, para reconocer bien el lecho, y en seguida volví a elevarme para hacer un viraje, tomando bien la dirección del viento y aterrizar en el lecho del río. Hice el viraje casi escarpado, a la izquierda, a más o menos 200 pies de altura y como el aparato se resbalara a medio motor, traté de darle todo, pero sufrió el mismo estremecimiento y la hélice casi se detuvo, por lo que disminuí un poco el motor y piqué la máquina; pero ya era tarde, el aparato entró en "spin" a 50 metros de altura.

"Sentí la impresión del cuadro

Zañartu - Espejo, al acordarme en un segundo que podría incendiarse el motor sin poder cortar los contactos. En vista de ésto, esperé el golpe poniendo todo el pie contrario, lo que nos libró de una muerte segura, pues así la cola se vino un poco de lado y toparon las alas poco antes que el motor. El golpe fué recio. Parte del parabrisas y de las llaves se me incrustaron alrededor del ojo izquierdo. (*) Lo primero que hice fué mirar hacia el motor y ví que salía muy poco humo, por lo que me solté el cinturón, pero no podía salir fácilmente; en seguida ví que el humo cesaba, por lo que ya no tuve cuidado; hablé a Gertner sin moverme de la colocación en que había quedado, debido al golpe, y me contestó con ayes, por lo que me quedé más tranquilo. Traté de salir, pero era imposible; estaba completamente aplastado. Tenía una especie de tuerca con tornillo incrus-

NOTA (*) Como un hecho curioso se recuerda que en las numerosas caídas de los D. H. que piloteaban Cortínez, Aliaga, Zañartu, Cisternas, Herrera y otros, sufrieron heridas graves en la cara, alrededor del ojo izquierdo, producidas por una llave tubular con que se hacía el cambio de los estanques de bencina, y que estaba ubicada en el tablero de instrumentos, en la parte superior izquierda. En atención a ésto, los oficiales aviadores solicitaron de los instructores ingleses, se cambiara de lugar tal llave, en previsión de lo que pudiera ocurrir en una nueva caída, a lo que el mayor Scott, respondió: "Las máquinas se han hecho para volar, y no para que caigan".

tada en la ceja izquierda, y parte del parabrisa en el borde exterior del ojo.

“Al cabo de algunos minutos nos fueron a sacar y al ver a Gertner sobre sus pies lo abrazó: él estaba completamente aturdido. Me preguntaba cuántos habían ido, que quién venía manejando, en fin, un sinnúmero de preguntas raras.

“Nos llevaron al Regto. 16 de Infantería, donde fuimos atendidos solícitamente por el cirujano militar del cuerpo, señor Cleofé W. Gávros. Me cosió a mí las heridas del ojo y luego atendió a Gertner, que recibió el golpe bajo

la barba, y que sólo se salvó mediante su fuerza. El doctor nos dejó en reposo absoluto. La semana pasada se me examinó con los rayos X y no se me encontraron nuevas contusiones internas, como se temía, aparte de cuatro costillas quebradas”.

Al margen de esta epístola, sobriamente escrita por el teniente Herrera, el indisciplinado oficial, el recuerdo popular irá tejiendo la leyenda heroica de ese De Havilland que llenó de gloria a dos audaces chilenos y causó la ruina de uno de ellos: El teniente Roberto Herrera fué separado definitivamente de los servicios de aviación.

ENTREGA DE LA AMBULANCIA “LEONARDO DA VINCI” A LA ESCUELA DE AVIACION

El 5 de Octubre de 1921, se verificó en el Aeródromo “El Bosque”, la entrega, por parte de la colectividad italiana, de la ambulancia “Leonardo da Vinci” a los servicios de Aviación. Con tal objeto, se reunieron poco antes de mediodía, el Presidente del Club Italiano, don Antonio Passalacqua; el Vicepresidente del Club, don Salvador Nicosía; los directores, señores Roberto Dagnino, Genaro Fronda, Ricardo Maino, L. Girardi Bertola y Roberto Falabella; además, los directores del Banco Italiano, señores Eugenio Brusadelli y Guillermo Gellona; don Luis Buscaroli, don Juan Baglietto, don Edo. Castagnola, don

Juan Forlivesi, don Italo Riderelli, y muchos otros distinguidos caballeros acompañados de sus respectivas familias.

S. E. el Presidente de la República quiso hacerse representar en la ceremonia por el Ministro de Guerra, quien, por compromiso anterior, hubo de excusar su ausencia.

Apenas terminadas las actividades aéreas de la mañana, el general Contreras ordenó reunirse a los oficiales y tropa del establecimiento a fin de oír las elocuentes palabras con que don Salvador Nicosía, en representación de la Colectividad Italiana, hacía entrega provisional de la flamante am-



Durante la ceremonia de entrega de la Ambulancia "Leonardo da Vinci", por parte de la colectividad italiana a la Escuela de Aviación.

bulancia Fiat "Leonardo da Vinci". (*)

En su brillante improvisación, el distinguido ciudadano italiano, dijo más o menos lo siguiente:

"Señor General, señores oficiales de la Escuela de Aviación:

Con la sencillez propia de nuestra raza, con el alma buena de nuestra gente, que vive, trabaja y prospera en esta tierra, el Club Italiano, encargado por los adherentes, hace entrega a esta Escuela, de la Ambulancia "Leonardo da Vinci", que le destina la colectividad italiana residente en la capital de la República.

(*) Hasta la fecha de la entrega de la Ambulancia "Leonardo da Vinci", el Servicio de Aviación poseía una pequeña ambulancia Ford con muy escasas comodidades.

Vienen de lejos las vinculaciones italianas con esta tierra fuerte y generosa: hubo la conquista del mar con el genovés, capitán Pastene, que fundó Valparaíso, y la conquista de la libertad, que nos acerca a vuestro Ejército, con el noble "condottiero", el general Rondizzoni que, al cubrir la retirada de Rancagua, junto con otros próceres, propiciaba la victoria de Maipo.

Completaremos el triángulo glorioso con el homenaje al nombre de Leonardo da Vinci, precursor de la aviación en el mar, en la tierra y en el cielo, el cielo azul claro de Chile, tan bello, tan sereno como un día esplendente en el oriente de Italia.

A esta entrega, sin formalidad pública, con la expansión de amigos y camaradas, en breve seguirá una fiesta de pueblo y confraternidad, cuando nuestros hermanos de Valparaíso entreguen a la Escuela, en forma amplia y solemne, un avión S. V. A., mani-

festación de afecto y exponente de la pujanza industrial italiana que, a no dudar, será bautizado con el nombre de "Capitán Pastene", el almirante de los mares del Pacífico.

Entonces se tocarán dianas!

En esta espera, en el más gentil italiano, nos despedimos hoy de Uds. con un "a rivederci".

Las vibrantes frases del señor Nicosía fueron recibidas con una gran ovación por parte de la numerosa concurrencia.

Acto continuo hizo uso de la palabra, agradeciendo los delicados conceptos y el obsequio de que era objeto el servicio a sus órdenes, el general Contreras Sotomayor. Igual que su antecesor, al terminar su breve alocución, fué muy aplaudido y felicitado por el Presidente del Club Italiano, señor Antonio Passalacqua y por los italianos presentes.

Terminada la ceremonia de la

entrega, y previo haberse ofrecido un refresco a los asistentes, algunos pilotos emprendieron el vuelo, llevando de pasajeros en sus aviones a los señores Italo Ridelli, Borcosque y Dalni.

Gratamente impresionados por el acto ameno y sencillo que tuvieron ocasión de presenciar, los distinguidos miembros de la colectividad italiana abandonaron el aeródromo poco después de mediodía.

Los pilotos militares, presentes en la ceremonia descrita, comprendieron el alto significado del obsequio de que eran objeto, siendo ello una prueba más de la cultura de Italia y una confirmación de su afecto hacia Chile.

Sirvan estas líneas para hacer perdurar en nuestras futuras generaciones de aviadores, el hermoso gesto de la Colonia Italiana.

REORGANIZACION DE LOS SERVICIOS DE AVIACION

(Se dicta el D/S. 3101 de 25 de Octubre de 1921: un mes más tarde se deroga, en vista de las exposiciones que hacen el Senador señor Errázuriz Lazcano y el Diputado señor Vergara, sobre la conveniencia de mantener el servicio unificado).

Como resultado de una tenaz campaña en contra de los Servicios de Aviación, durante el año 1921, el Gobierno estimó conveniente reorganizar dichos servicios

que se regían por D/S. N.º 1669, de 15-VII-920. En efecto, con fecha 25-X-921, el Ministro de la Guerra, señor Medina Neira, expidió un decreto por el cual separaba el Servicio de Aviación Naval de la Militar y suprimía la Inspección General del ramo, pasando los servicios respectivos de las armas a depender de la Inspección de Ingenieros.

El texto de tal decreto, decía:

1.º Derógase el D|S. N.º 1669, de 15-VII-920, que organizó los servicios de Aviación, creando la Inspección General del ramo;

2.º El Servicio de Aviación Naval será independiente del de el Ejército y estará subordinado a la Dirección General de la Armada;

3.º Suprimase el cargo de Inspector General de Aviación. Los servicios respectivos de esta arma pasarán a depender de la actual Inspección de Ingenieros, que se denominará en adelante, Inspección de Ingenieros y Aviación;

4.º Mientras se organizan las fuerzas regulares de Aviación, las maestranzas, fábricas y depósitos con que cuenta actualmente el Servicio Aéreo, dependerán de la Dirección de la Escuela de Aeronáutica Militar, y este Instituto, a su vez, dependerá de la Inspección de Ingenieros y Aviación.

5.º La Dirección de la Escuela de Aeronáutica Militar y sus servicios anexos, estarán a cargo de un Oficial del grado de Teniente Coronel, a lo menos. Habrá un Subdirector del grado de Mayor,

que atenderá especialmente la Sección Fábricas y Maestranzas;

6.º Los Servicios Administrativos que tiene hoy a su cargo la Intendencia de Aviación, serán atendidos en adelante por la Intendencia de Establecimientos Militares;

7.º La Escuela de Aeronáutica Militar y la Maestranza Central de Aviación, continuarán recibiendo personal de Marina, destinado a especializarse como Pilotos Aviadores, y atendiendo a la provisión y reparación del Material de Aviación Naval.

8.º La Inspección General del Ejército y la Dirección General de la Armada, propondrán, a la mayor brevedad, los reglamentos orgánicos por que debe regirse la Aviación. Entre tanto, estos servicios quedarán sujetos a los reglamentos generales del Ejército y de la Armada.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.— ALESSANDRI.— R. Medina Neira”.

La separación de la Aviación

Probando el motor
de un De Haviland.





El capitán Manning con cuatro de sus alumnos, los tenientes Juan Solminihaq, Darío Aguiñe, Horacio Díaz y Francisco Lagreze.

Naval de la Militar, fué en ese entonces, como hoy, una medida a todas luces perjudicial para los Servicios de Aviación en Chile, pues, el empleo de esta arma en la guerra exige un solo mando unificado, como quedó comprobado en la última gran conflagración europea.

El Servicio de Aviación, por la índole de su especialidad, que difiere substancialmente de los demás servicios del Ejército, a cuya eficiencia en la guerra cooperará eficazmente, si durante la paz ha dispuesto de una organización lógica que le haya permitido desarrollarse en armonía con los elementos de personal y de material que le haya sido dado disponer,

debe necesariamente mantener su autonomía. La aeronáutica no es un arma, sino un conjunto heterogéneo de armas, cuya importancia combativa le da un rol especial. Las características de estos servicios con sus exigencias de instalaciones especiales, de abastecimientos tan diversos a los de las armas del Ejército, la preparación de su personal y sus métodos de instrucción, exigen una dirección única durante la paz, o sea, en el período de preparación, y única, también, durante el período que sigue a la orden de movilización, o sea, el de la guerra.

La Dirección Suprema de la Guerra no podría esperar una acertada cooperación de la Fuerza Aérea, si ella no ha tenido duran-

te la paz la organización lógica necesaria a su desarrollo.

Ahora bien, si es indispensable a tales fines que sea especialista el personal encargado de conducir los aviones y el que tiene a su cargo el alistamiento del material, los parques y maestranzas, es también indispensable que su alta dirección sea exclusiva para un servicio de tanta valía.

No se comprende que la aeronáutica sea encomendada durante la paz a quien no va a dirigirla en el período crítico de la guerra. De los errores de preparación ¿quién respondería?

La medida tomada por el señor Ministro de la Guerra, al decretar la separación de los Servicios, mereció enérgicos ataques en el Parlamento, y muchas voces se levantaron defendiendo la unión de la Aviación Naval y Militar.

El Senador de la República, don Ladislao Errázuriz Lazcano, ampliamente documentado, hizo una exposición, en que dejó de manifiesto la importancia de mantener los Servicios de Aviación bajo un sólo mando, y el error de la nueva organización que se pretendía dar. En la sesión verificada en la Cámara el 27 de Octubre de 1921, expresó lo siguiente:

“Voy a referirme ahora a lo que impropriamente se ha llamado reorganización y que no es otra cosa que la desorganización definitiva del Servicio Aéreo.

“El Servicio de Aviación ha cobrado excepcional importancia en el mundo entero.

“La gran guerra consolidó la

idea de no ser la Aviación un arma que pueda figurar en los Ejércitos a la par que la Infantería o la Artillería, sino constituir toda una rama de la defensa nacional, como lo es el Ejército entero o la Marina completa.

“Ninguna de las grandes potencias dejó de crear un Ministerio especial de Aviación y, creciendo el servicio en importancia, se ha discutido este año en Gran Bretaña la idea de separar las carteras de Guerra y Aviación que, en conjunto, desempeñaba el señor Winston Churchill.

“El aire será el teatro de las lides, no sólo de la guerra, sino del comercio del porvenir”.

“No ha podido Chile escapar a la más trascendental de las evoluciones que ha traído consigo la guerra moderna. Más que país alguno, necesita suplir sus faltas de caminos y sobra de elevadas cordilleras y obstáculos naturales, para los menesteres de su defensa terrestre. Y en el mar le es preciso reconocer que no son los gigantes acorazados, cuyo costo sube ya a 8 ó 9 millones de libras esterlinas, el medio de resguardar sus costas que le permitirá la pobreza de su Erario.

“Tales monstruosas construcciones parecen, por otra parte, heridas de muerte.

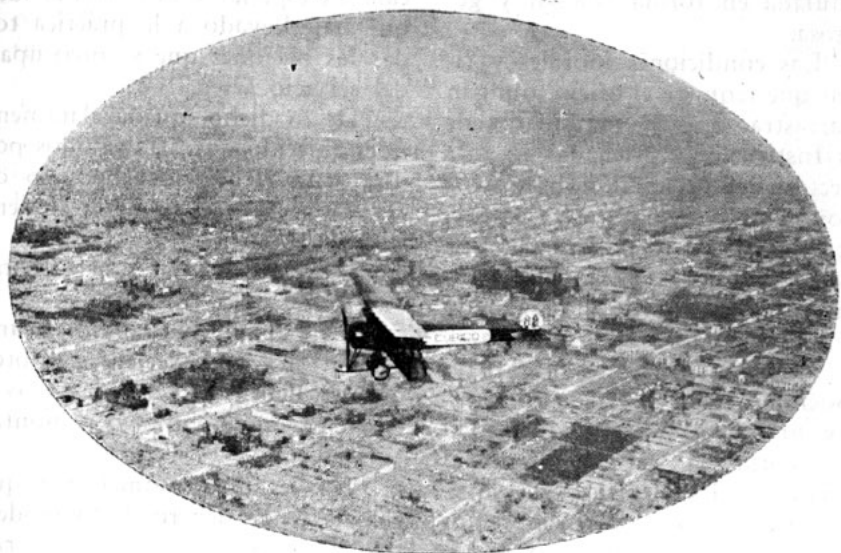
“El más grande de los proyectiles usados por los alemanes durante la guerra representaba un peso aproximado de una tonelada: basta saber que un aeroplano podría conducir diez veces más explosivos y arrojarlos en condi-

ciones de eficacia enormemente mayores para darse cuenta de la revolución, en las condiciones de la guerra, que empieza a diseñarse.

“Bien lo ha experimentado el Gobierno Británico, que según noticias de fines de Agosto pasado, provocó la experiencia de un

“Sólo ahora ha empezado a desarrollarse el servicio porque, provistos ya de pilotos y de aparatos, nos encontramos obligados a pensar en el mejor medio de hacerlos servir a la Defensa Nacional.

“Es indispensable, desde luego, justificar la creación y mante-



Un biplano Avro evolucionando sobre la capital.

torpedeamiento simulado a la flota que se encontraba en Portsmouth y que, a pesar del oportuno aviso que se le dió, no pudo defenderse eficazmente.

“Una misión inglesa trabaja entre nosotros desde el año pasado y los benéficos frutos de su acción son ya del dominio público.

“Con orgullo podemos decir que ocupamos de lejos el primer puesto en Sud América en número de pilotos y en su preparación técnica.

nimiento de la Escuela, dando vida en condiciones modestas a las formaciones que en tiempos de guerra deben desarrollarse en la proporción que la defensa nacional y los recursos fiscales hagan posible.

“Así como a nadie se le ocurriría limitar el Ejército a una Escuela Militar, sin formaciones de tropas, donde los oficiales que de ella salen, encuentren sitio para desarrollar sus actividades y que sirvan de marco a la movilización

para la guerra; así la Escuela de Aviación no escapa a igual suerte.

“Más aún, el servicio aéreo requiere especiales atenciones suplementarias de las demás Instituciones Armadas.

“El constante y grave peligro en que se mueven los pilotos, hace que su dedicación deba ser estimulada en forma especial y generosa.

“Las condiciones morales y físicas que requiere el oficio, obligan a arrastrar a otras actividades de las Instituciones Armadas lo más selecto del personal militar y a proporcionarle dentro de los servicios aéreos, a lo menos, las mismas expectativas de ascenso que, sin entrar en él, hubieran ganado con sus méritos.

“Por otra parte, y en contraposición con la exigencia anterior, hay un estrecho límite de edad que corta la carrera del oficial Aviador. Es elemento de jóvenes; inteligencias vivas, músculos flexibles y organismos excepcionalmente sanos y robustos.

“Pasado los años de actividad útil, el aviador encuadraría mal dentro del Ejército o de la Marina. Se ha especializado en otro ramo, carece de los requisitos de ascenso; en una palabra, se ha desprendido definitivamente de ambos organismos.

“Carrera tan breve exige un escalafón especial y es ésta una idea que han llevado a la práctica todas las naciones que se preocupan del servicio aéreo.

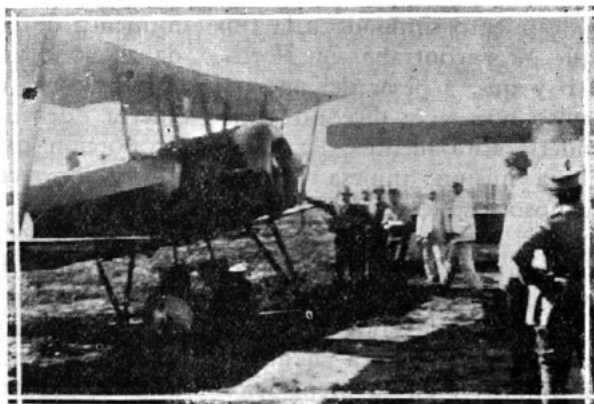
“De lo dicho, queda claramente establecido que atravesamos por una crisis dentro del Servicio de Aviación, pero crisis de crecimiento y de progreso.

“La larva va a transformarse ya en mariposa.

“Va a abandonar la Escuela una generación de excelentes pilotos que no deben volver a las filas a enseñar a arriar botes o a montar a caballo.

“Ha llegado el momento en que el país tenga dentro de su modestia de recursos, la primera Fuerza de Aviación del Continente.

Un Avro de instrucción momentos antes de iniciar el vuelo.



“¿Qué ha hecho el Gobierno ante el grave problema de la Defensa Nacional?

“Demostrar no ya sólo incompetencia, sino incontenible y despiadado propósito de destrucción.

“Por decreto de fecha reciente, se ha separado la Aviación de la Marina de la del Ejército, haciendo perder al servicio de su indispensable unidad; y como si ésto fuera poco, se ha dictado ayer un decreto que importa la sepultación del servicio.

“Bastaría para considerarlo malo, el apresuramiento con que se ha dictado.

“Nada existe preparado para el cambio y el decreto mismo lo confiesa, al ordenar que a la brevedad posible, se propongan por la Inspección General del Ejército y la Dirección General de la Armada los reglamentos que deberán regir en adelante.

“Se demuele el edificio sin tener preparado el que ha de substituirle.

“Se ha prescindido de todo informe o dictámen técnico para justificar la medida y, entiéndase bien, que por técnicos llamo a los especialistas en aviación que hay en Chile.

“Se ha prescindido de la Inspección de Aviación; no se ha oído a los señores Scott y Travers, técnicos ingleses de primer orden que por suerte se encuentran en el país; se ha cerrado, en una palabra, los ojos ante el problema.

“Pero, se comprenderá mejor lo injustificado del decreto que critico, examinando sus propias disposiciones.

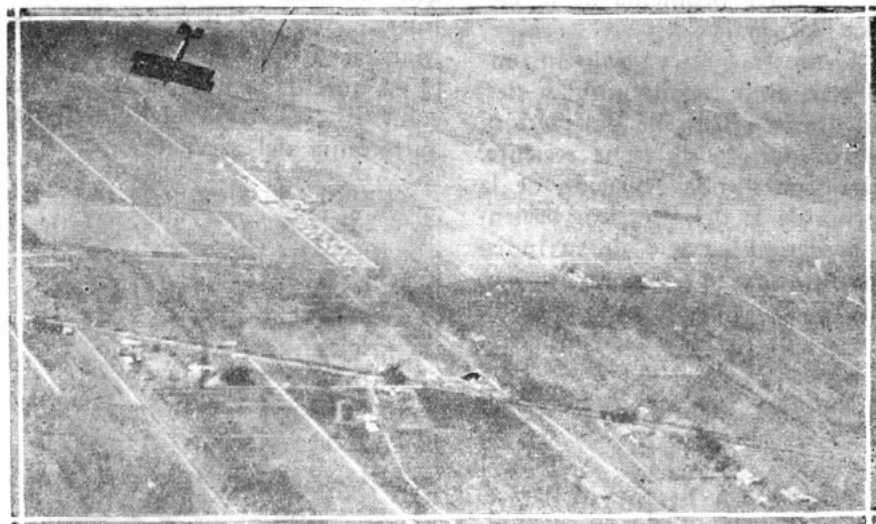
“La Inspección de Aviación, que aunara los esfuerzos de la Fuerza Aérea del Ejército y de la Marina, era la forma más modesta en que, dada nuestra escasez de recursos, se había atendido a la autonomía del servicio.



El coronel Travers, instructor de los aviadores navales chilenos.

“Había tenido éste, mayor independencia y había tenido como jefe, siempre a un General de División o de Brigada, aún en la época en que escasamente existía una Escuela y volaba un aparato.

“Hoy, en el estado de desarrollo alcanzado, pasará a depender de la más insignificante de las Inspecciones del Ejército, que ha desempeñado hasta hace poco un Coronel, y que es de todas, la que corresponde a actividades que menores relaciones guardan con el servicio aéreo.



Un Avro, pilotado por el mayor Scott, en los momentos de ejecutar un "looping"

"La caballería con su papel de exploradora, la Artillería obligada a reglar su tiro por medio de reconocimientos aéreos, habrían podido, aunque dentro del absurdo, alegar mejores títulos para asimilarse el servicio en disolución.

"Ni con cañones ni con caballos, ha dispuesto el decreto, ataremos en adelante los aeroplanos a los pontones.

"No tendrán ya los aviadores su anhelado escalafón, salvo que deseen ingresar al de Ingenieros.

"Era mucho y no fué, sin embargo, bastante.

"A cualquiera se le ocurre que para enseñar a volar se necesita saber hacerlo, como se necesita saber cualquiera cosa para enseñarla. Más aún, nadie duda que tales conocimientos sean más indispensa-

bles que en un maestro cualquiera, en el Director de la Escuela.

"Pues bien, el Gobierno ha reaccionado contra tan añejo criterio y un oficial que no vuela, ajeno aún al servicio, ha sido designado Comandante de la Escuela de Aviación.

"Se trata de un distinguidísimo Jefe, cuya especial preparación en Artillería conozco, y a quien, por razones que no son las de conveniencia del Ejército, se privó no hace mucho, del Comando del Cuerpo de tropas que desempeñaba.

"Es todo un sistema: al que está bien en un sitio se le lleva al sitio preciso en que tenga que estar mal.

"La Misión Scott ha formado instructorés, y los hay que son un orgullo para el país. Precisamen-

te por eso, y para destruir las legítimas expectativas de ocupar los cargos para los que se les ha preparado, el Gobierno prescinde de todos ellos, desprecia sus conocimientos y les pone bajo la dirección técnica de un profano en el ramo, aunque parezca paradoja.

“Todavía, para destruir hasta la tradición que deja la misión inglesa entre el alto personal que ha colaborado a sus funciones, se les dispersa a los cuatro vientos. Se disuelve la Inspección del ramo y su personal va a esparcirse en las filas del Ejército, y nuevos hombres, que tendrán que ojear afanosamente textos y revistas para adquirir siquiera un barniz de conocimientos en el ramo, entrarán a substituir a los antiguos.

“El Senado apreciará, seguramente como yo, que pocas veces se ha dictado un decreto más fundamental por un Ministro dimisionario y que pocas veces, también, se ha causado de una pluma un mayor daño.

“No deseo que el Honorable Ministro pierda tiempo al contestarme, buscando entre estas desaliñadas observaciones, y por ello le facilito la tarea, haciendo un resumen de algunos de los defectos salientes del decreto:

1.º Se separan los Servicios marítimos y terrestres en contra de la experiencia unánime de todas las naciones adelantadas.

2.º En los momentos en que la Escuela va a desdoblarse, permitiendo el nacimiento de formaciones militares, o sea, cuando el ser-

vicio aumenta en importancia, se le priva de sus organismos directivos, suprimiendo la Inspección.

3.º Si no se va a dar nacimiento a formaciones en las cuales se desempeñe a los pilotos nombrados, lo que parece al disponerse la disolución de la Inspección, habremos sacrificado estérilmente a los oficiales, arrojado a la calle el dinero gastado en formarles para el vuelo, y suprimido una de las más eficaces ramas de la Defensa Nacional.

4.º La división en la provisión de los elementos necesarios para el vuelo, como son combustibles, lubricantes, repuestos, etc., traerá, como es lógico, el encarecimiento de tales adquisiciones.

5.º Se nombra como Director de la Escuela a un oficial profano que no vuela, cuyas actividades están lógicas y experimentalmente condenadas al fracaso.

6.º Se prescinde del consejo de los técnicos eminentes, contratados por el Gobierno, como son los señores Scott y Travers, y de lo que opina la Inspección de Aviación, para basarse en opiniones de quienes parecen no tener idea de lo que es el moderno servicio aéreo.

“Debo, a este respecto, repetir lo que ya he dicho al Honorable Senado: El servicio aéreo es una rama completa de la defensa nacional, como lo es el Ejército en su integridad o el total de la Marina, y no puede, por lo tanto, subordinar al criterio de uno u otro, de tales institutos armados, lo que a la Aviación interesa. Hay que concederle beligerancia y aten-

der a su desarrollo con criterio técnico propio.

“El señor Ministro que, tratándose de un sólo buque de la Armada, menos que eso, de los fondos y pernos de una nave y de los peligros que para ellos podía significar la polilla, nos manifestó que había consultado numerosos técnicos nacionales y extranjeros, no puede excusar igual diligencia en cosas que tienen aún mayor importancia.

“No se trata de un aeroplano, ni de una escuadrilla; se trata de todo el Servicio Aéreo del país, de una de las ramas más importantes de su defensa del futuro.

“Invito, pues, al honorable Ministro a oír la opinión de quienes tienen autoridad para hablar en este asunto, y espero que, inspirados por sus ideas y por la recta intención que me complace en reconocerle, habrá de dejar sin efecto el decreto cuyas disposiciones impugno”.

No menos interesante, por la forma clara y explícita con que

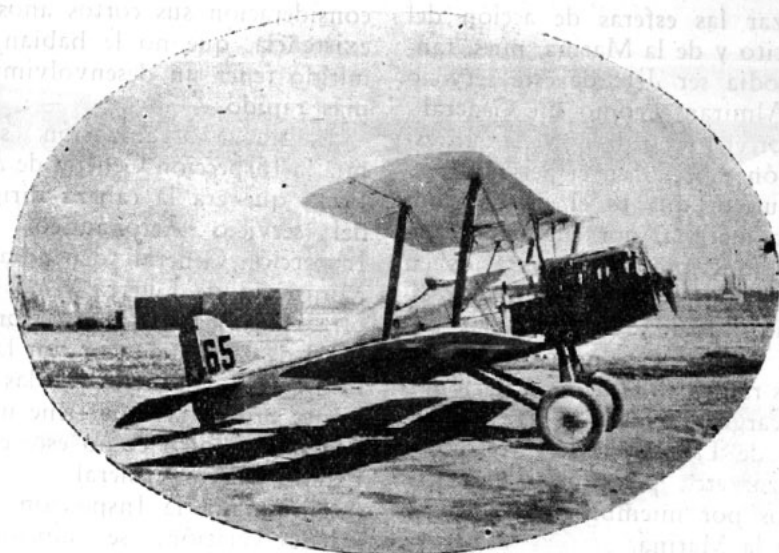
manifestó su opinión, fueron las palabras que pronunciara el Diputado, señor Vergara Vicuña, en la sesión del 2 de Noviembre sobre la nueva organización que se pretendía dar a los Servicios Aero-náuticos.

Manifestaba, como el señor Errázuriz, que el decreto de reorganización no era otra cosa que la desorganización de una de las ramas más importantes de la defensa nacional. La tendencia de todos los gobiernos de los países que intervinieran en la Guerra Europea, había sido la de dar cohesión a los Servicios de Aviación, no sólo en lo referente a la Aviación Militar o Naval, sino también a la civil o comercial, y no era posible desentenderse de las resoluciones adoptadas por Gobiernos que habían tenido la dura experiencia de una guerra moderna.

En algunos países llegaron a constituirse Ministerios del Aire, que tenían un control absoluto de la Aviación. Estas tendencias también llegaron a Chile y, en nuestro país, desde que nació la Avia-

La bandada de De Ha-
viland en un día de
revista.





Un Experimental Scout, máquina de caza del período de la misión Scott.

ción, se empezó una campaña que progresó lentamente, en el sentido de dar a la organización de estos servicios una existencia propia.

A este efecto, el 15 de Julio de 1920, se decretó la reorganización de los anteriores servicios, lo que no era sino la aplicación de los resultados de la experiencia y de múltiples informes, y la prosecución de la buena doctrina de lo que debía ser el Servicio de Aviación en un país.

Decía uno de los considerandos del decreto, que la anterior organización de la Aviación no correspondía por completo a las verdaderas exigencias de la defensa nacional; que habría gran ventaja en que los Estados Mayores, tanto del Ejército como de la Marina tuvieran una relación estrecha con el servicio; que había ne-

cesidad para llenar esta exigencia de una Inspección de Aviación que tuviese a su cargo tanto la parte técnica como el servicio militar de esta rama de la defensa nacional.

Naturalmente que este nuevo organismo tenía que depender de una autoridad superior y esta autoridad fué indicada en el Ministerio de Guerra. Así se creó la Inspección de Aviación, dependiente del Ministerio y en relación con los Estados Mayores del Ejército y de la Marina.

Agregaba el señor V e r g a r a , que, dentro del progreso sucesivo que había tenido hasta esa fecha el Servicio de Aviación, la organización del año 20 era perfectamente buena porque, sobre todo, le daba al servicio un desarrollo rápido, progresivo y seguro.

También hacía presente que aquella organización tendía a neu-

tralizar las esferas de acción del Ejército y de la Marina, pues, tanto podía ser Jefe de este servicio un Almirante como un General.

Por el hecho de no tener un escalafón especial en el Servicio Aeronáutico, que es el desiderátum en la materia, por cuanto el personal que presta sus servicios en Aviación necesita de un mayor estímulo, desde que sus vidas corren mayor peligro que en las otras ramas de la defensa nacional, los cargos de Jefe de la Escuela, Jefe de Depósito, Jefe de Maestranza, etc., podían ser desempeñados por miembros del Ejército o de la Marina.

El decreto de organización del año 20 fué informado sabiamente y en forma encomiástica por el Estado Mayor General de nuestro Ejército y por la Dirección General de la Armada.

El estudio previo que se hizo para llegar a dictársele, fué verdaderamente considerable.

El espacio de 7 años de estudio permitió a los Jefes que intervinieron en la redacción del decreto a que se hace referencia, y que se pretendía anular con la dictación del decreto de Octubre de 1921, que tuvieran un concepto cabal de lo que era un Servicio Militar de Aviación y un Servicio Naval de Aviación.

No dudaba el señor Vergara que sin ser el decreto de fecha de Julio del año 20 la última palabra en materia de organización de los Servicios Aéreos, era, por lo menos, el más completo que se había hecho en Chile, tomando en

consideración sus cortos años de existencia, que no le habían permitido tener un desenvolvimiento más rápido.

La nueva organización suprimía la Inspección General de Aviación que era la cabeza dirigente del servicio Aeronáutico. Esta Inspección General dependía del Ministerio de Guerra y no tenía otra relación con la Dirección General de la Armada ni con las Jefaturas del Ejército, que las relaciones ordinarias que tiene un organismo técnico como éste con el Estado Mayor General.

Eliminada la Inspección General de Aviación, se suprimieron algunas secciones que dependían de este mismo servicio, de nuestra defensa nacional y, naturalmente, desaparecieron, entre otras, las siguientes secciones, todas muy importantes e indispensables:

Ayudantía, Estado Mayor, Intendencia, etc., etc.

La parte propiamente técnica del servicio, constituida por los departamentos de maestranzas y construcciones, que procuran elementos a la Aviación Militar, accesorios y repuestos, proveyéndola así en el propio territorio, sin necesidad de tener que comprarlos en el extranjero a precios más subidos, quedó también eliminada de seguro control y eficiente dirección.

Igualmente se suprimió, con el nuevo decreto, al Jefe de la Sección Naval de este ramo de la defensa aérea, que era indispensable para las relaciones de la Aviación Militar con la Marina Aérea.



Grupo de oficiales frente a un De Haviland. De izquierda a derecha, de pie: Solominihac, Aracena, Olivares, Manning, Valenzuela, José Arredondo, Aliaga, Montecino. Sentados: Zanelli, Yuseff, Alcayaga y Sosa.

Y agregaba el señor Vergara: "Yo no hago hincapie en que el Servicio de Aviación Naval sea independiente de la Inspección de Aviación del Ejército. Para mí, ésta es una segunda fase de mis observaciones y al decir algunas palabras y exponer algunas ideas de personas entendidas en esta materia, respecto a la acción conjunta de la Aviación Militar con la Aviación Naval, cumpla sólo con mi deber".

Al efecto, citaba algunas opiniones de ilustres técnicos en la materia, de hombres que tuvieron gran actuación, tanto en la política como en la guerra:

Del honorable Arthur J. Bal-

four: Ha llegado el día en que la supremacía de la flota naval de Gran Bretaña, no tiene el valor que le corresponde sin la supremacía de la flota aérea.

Winston Churchill, (antiguamente primer Jefe del Almirantazgo y Jefe del Servicio Aéreo de Inglaterra): El Servicio Aéreo debe ser independiente, y permanente defensa del Imperio, compuesto exclusivamente de hombres que no pensarán ser militares, marinos y paisanos, pero sí, aviadores, o servidores de un arma que posiblemente en una fecha muy cercana, será el arma dominadora de la guerra.

Joseph Daniel (Secretario de Marina de los Estados Unidos).

Ninguna nación puede mirar con seguridad la victoria, aunque sea la reina de los mares y tenga la supremacía en tierra. Ambas pueden ser impotentes para la nación que tenga la supremacía en el aire.

Lord Charles Beresford: Ha llegado la hora en que el Servicio Aéreo de Gran Bretaña es más vital para su seguridad que el Ejército y Armada combinadas.

Sin lugar a dudas, estas opiniones eran terminantes, absolutas, porque estos hombres habían tenido la experiencia y la dirección de los Servicios Aeronáuticos durante la guerra. Por otra parte, no hay que olvidar que la Marina de Chile se organizó conforme a los principios británicos, y en lo referente al Servicio de Aviación, con la influencia de las misiones inglesas de los mayores Huston y Scott, también se había amoldado al sistema británico.

Esta era la opinión más ilustrada de los que podían opinar sobre tal materia y en aquel entonces, como hoy día, era la aspiración de todos los países el dar independencia absoluta a los elementos de Aviación, fuera ésta Militar, Naval o Civil.

Ese había sido el objetivo que tuvo la organización del año 20: empezar a dar esa independencia, de manera que después de algunos años, cuando se hubieran mejorado los resultados, cuando se hubiera dispuesto de un número de instructores propios, y de bastantes pilotos preparados en to-

da clase de aparatos, de caza, bombardeo, exploración, hidroaviones y anfibios, se constituyera un grupo especial para servir de base a un nuevo desarrollo militar y naval y también para dar un cierto movimiento, cierto impulso a la idea de la Aviación Comercial y a la Civil, la cual no ha podido surgir, como lo demuestra la historia, sin tener un apoyo en la Aviación ya creada: la Militar.

Así es que el independizar la Fuerza Aérea, de la que actúe en el aire, no sólo tiene un carácter técnico estratégico, sino que tiene miras más vastas.

"Nada, a mi juicio, agregaba el señor Vergara, se gana por el momento con la separación de los Servicios de Aviación; todo lo contrario, si existe separación va a resultar un doble gasto, una doble Escuela; seguramente un aumento de material, de personal y, por ende, de presupuesto. Con esto lo que se conseguirá será llevar la anarquía a los métodos de instrucción, tanto del Ejército como de la Armada".

Por otra parte, se sabe, y lo han demostrado las experiencias del Ejército y de la Marina, que hay necesidad de cierta combinación de aeroplanos con las operaciones de las Escuadras.

Durante la gran guerra europea, la flota inglesa, para operaciones de gran importancia, y de vasta estrategia, se hacía acompañar de un mayor número de aeroplanos que de hidroaviones, lo que de-

muestra que en el momento de las operaciones, tanto los hidroaviones como los aeroplanos deben combinarse con el Ejército y los buques de la Marina.

Separar el Servicio de Aviación Naval del Servicio de Aviación Militar, en los momentos en que la Armada no tenía ni siquiera Base de Aviación Naval, ni Escuela, ni Maestranza, ni depósito de repuestos, ni elementos de ninguna especie, era ocasionarle un verdadero perjuicio.

El decreto de organización del año 20 se ponía en el caso de suspicacia de los marinos y militares y por eso establecía que tanto un Almirante como un General, podía ser Inspector de Aviación.

Otro de los cargos que fué tomado en consideración para derogar el decreto del año 20, fué el que se refería al puesto de Inspector de Aviación. Se le consideraba demasiado rumboso.

No existía, a juicio del señor Vergara, fundamento alguno para considerar tan poca cosa al Servicio de Aviación y con justa razón agregaba:

"El Servicio de Aviación es uno de los más importantes en un país civilizado que tiene preparación eficiente para la guerra, sobre todo en Chile, dado el empeño que han gastado nuestros aviadores en levantar el nivel de esta arma por medio del consciente trabajo y de las proezas que han realizado.

¿Por qué se dice que el puesto de Inspector de Aviación es demasiado alto? Los que tal cosa aseveran, no toman en cuenta

que hay una Inspección para las ramas, diré casi secundarias. Así, hay un Inspector de Remonta, hay un Inspector de Establecimientos de Instrucción, siendo tres estos Establecimientos: hay un Inspector de Tiro, y muchas veces ese Inspector ha sido un General de División.

"Y si hay un Inspector con dirección del tiro al blanco de los clubs civiles, no hay razón alguna para considerar que el título de Director General de Aviación sea un poco exagerado. Todo lo contrario, si pudiéramos tener un Subsecretario de Aviación, sería mucho más conveniente, porque entonces este servicio tendría vida propia".

Para demostrar que el nuevo decreto no perseguía propósito alguno de economía, basta saber que el General que desempeñaba el cargo de Inspector de Aviación pertenecía a la planta del Ejército y con la supresión de este puesto no iba a producirse una vacante, pues, ese General pasaría a ocupar otro puesto, talvez menos necesario. Lo mismo iba a ocurrir con la Intendencia de la Inspección. Por estas razones, el nuevo decreto sólo iba a ocasionar mayores gastos, porque faltaría el control, la inspección diaria y propia en las diversas oficinas, por no haber cabeza dirigente y responsable.

Por las razones expuestas, y después de un estudio minucioso por parte de las autoridades gubernativas, de la situación creada a los



El Avro "Curicó" en pleno vuelo.

Servicios Aeronáuticos, el Ministro de la Guerra, señor Samuel Claro Lastarria, sucesor del señor Medina Neira, suspendió los efectos del decreto dictado por éste en Octubre de 1921 y declaró que estudiaría a fondo el problema.

El nuevo decreto, fechado en Noviembre de 1921, decía:

"Teniendo presente que por decreto F. A. N.º 1669, de 15 - VII - 1920, se organizó el Servicio de la Fuerza Aérea Nacional y que por decreto N.º 3101, de 25 de Octubre ppdo., se dejó sin efecto dicha organización, reservándose la organización definitiva para resoluciones posteriores. Que dada la situación actual del Erario Nacional y la necesidad que hay de introducir las mayores

economías posibles en los servicios públicos, antes de resolver acerca de la organización definitiva que debe darse a dicho servicio, conviene que se haga un estudio previo respecto de las condiciones en que debe quedar organizado dentro de los propósitos ya expresados. Que hay conveniencia en uniformar el plan completo de organización que en definitiva se resuelva dar al servicio de la Fuerza Aérea Nacional, DECRETO:

1) Suspéndense los efectos del decreto C. I. N.º 3101, de 25 de Octubre pasado y los demás que se hayan dictado con posterioridad, relacionados con el indicado servicio; y

2) Nómbrase una comisión, compuesta del Inspector General

del Ejército, del Jefe de la II División. General don Luis Altamirano; del Jefe del Servicio de Fortificaciones de la Armada, Contraalmirante, don Luis Langlois; y del Director Técnico de la Escuela de Aviación, mayor don Frank Scott, para que, reuniéndose bajo la presidencia del Ministro de Guerra y Marina, y en la sala de su despacho, estudie y proponga a la brevedad posible al Gobierno la organización que debe darse al referido servicio. — Tómese ra-

zón y comuníquese. — ALESSANDRI. — Samuel Claro Las-tarria".

Así, aún cuando no definitivamente, se desvanecían los propósitos de quienes deseaban la separación de los Servicios de Aviación.

Este delicado problema, que en todos los países ha provocado fuertes corrientes de opinión, fué resuelto en Chile, en forma definitiva, con la unificación de los servicios decretada en Abril de 1930.

RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA DURANTE EL PERIODO DE LA MISION SCOTT (Noviembre de 1920 a Noviembre de 1921)

1920

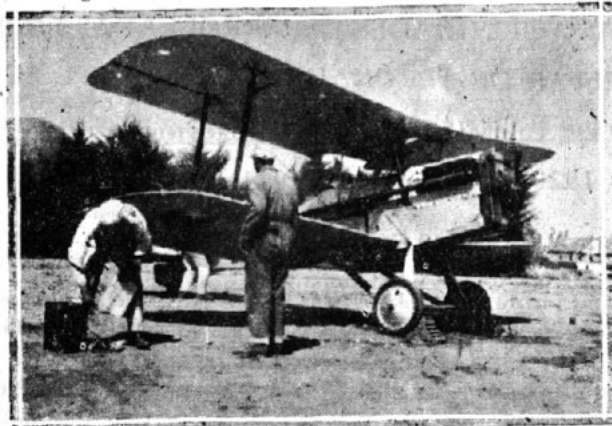
21 Noviembre El siguiente párrafo de la Orden del Día de la Inspección de Aviación anuncia el comienzo del primer curso de alumnos que dirigiera el mayor Frank P. Scott: "El Sábado 22 de Noviembre, a las 10 A. M. se iniciará el período de instrucción de la Escuela, con la presentación de los SS. OO. alumnos designados por Decreto Supremo P. 1, N.º 3073, de 3 de Noviembre de 1920, (*) a los que se agregarán en iguales condiciones los ingenieros de la Armada, señores Aristóteles Espinoza y Alfonso Lizasoain. A este acto concurrirá el personal de la Escuela, el personal instructor que dirige el mayor señor Scott, el coronel señor Medina y demás personal de su dependencia, y el capitán señor Francisco Quevedo. — Tenida: levita. La presentación tendrá lugar en uno de los hangares de madera.—(Fdo).— Luis Contreras Sotomayor, General y Jefe de la Fuerza Aérea Nacional".

La distribución del tiempo de trabajo para este curso y posteriormente para el resto, salvo pequeñas variaciones, fué la siguiente:

(*) Los oficiales nombrados por Decreto Supremo N.º 3073 eran los capitanes Enrique Pérez, Diego Aracena y Gabriel Valenzuela. (Escuela de Aeronáutica): Darío Aguirre (Batallón Tren N.º 1); Armando, Castro (Escuela de Aeronáutica); Armando Cortínez y teniente Ignacio Aliaga (Inspección General de Aviación).

7.30 a 8.30 Sala de Clases (Conoc. de Armas).
 8.30 a 11.— A las órdenes de los Instructores.
 11.— a 12.— Sala de Clases (Cooperación Aérea).
 14.— a 15.— Sala de Clases (Telegrafía).
 15.— a 18.— A las órdenes de los Instructores.

24. Noviembre Se dicta el Decreto Supremo N.º 3272 que se refiere al contrato celebrado con el mayor Scott.
27. Noviembre El Comandante Mesa hace entrega de la Dirección de la Escuela al mayor Scott, quien la asume en el carácter de Director Técnico. El régimen interno y disciplinario queda bajo la responsabilidad del capitán Quevedo.
29. Noviembre Por la orden del día de la Escuela de Aviación, se advierte lo siguiente al personal que duerme en los cajones en que se trajo a Chile el primer material de aviones: "Desde hoy en adelante, queda estrictamente prohibido al personal alojar en los cajones, debiendo hacerlo en la cuadra del personal de la Escuela".



Durante la prueba
 del motor de un
 Scout.

- 1.º Diciembre Por Decreto Supremo de esta fecha, el capitán Federico Baraona deja de pertenecer al Batallón de Telégrafos y pasa a continuar sus servicios a la Escuela de Aviación.
6. Diciembre Por Decreto Supremo, el capitán Pérez Lavín, pasa a continuar sus servicios al R. I. N.º 8 "Valdivia", dejando de pertenecer a la Escuela.
9. Diciembre El Ingeniero de la Armada, teniente 1.º Angel Carrasco, pasa agregado a las órdenes de la Dirección de la Escuela para colaborar en la organización de los servicios de maestranza.
- Se autoriza a la Dirección de la Escuela para que utilice el chasis Delahaye en la construcción de un remolque.
11. Diciembre Por Decreto, Supremo del Ministerio de Marina N.º 2195, se designan alumnos del curso del mayor Scott a los siguientes oficiales de la Armada: Teniente 2.º Luis H. Marin, guardiamarina 1.º Alfredo Cáces y piloto 3.º Agustín Alcayaga.

- 13 Diciembre Por O|M. de esta fecha, el teniente 1.º Roberto Santelices deja de estar agregado a la Escuela de Aviación y vuelve a su Unidad de origen.
- 14 Diciembre El mayor Scott inicia su segundo curso con los alumnos, capitán Darío Aguirre, del Batallón Tren N.º 1; tenientes Andrés Sosa, del R. I. 10, y Horacio Díaz, del Grupo de Artillería N.º 2 "Árica"; teniente 2.º de marina Luis H. Marín y Tte. 1.º de Ejército Emilio Brandenberg. Una semana después ingresan al curso los oficiales navales Caces y Alcayaga.
- 18 Diciembre Los tenientes Cortínez y Aliaga sufren los primeros accidentes del período de la misión Scott, en circunstancias que piloteaban aviones Avro de instrucción.
- 20 Diciembre El capitán Víctor Contreras pasa como ayudante a la Inspección General de Aviación, dejando la Escuela.
- 29 Diciembre El capitán Armando Cortínez sufre un grave accidente piloteando el D. H. 9 N.º 1307, a consecuencias del cual, años más tarde, hubo de renunciar a continuar en los servicios de Aviación.

Por la orden del día de la Escuela, se designan para volar sobre el Club Hípico los siguientes oficiales: El capitán Castro, teniente Brandenberg e ingeniero Lizasoain, en Experimental Scout; los capitanes Aracena y Valenzuela y teniente José Arredondo, en D. H. 9; instructores ingleses, Scott, Pickthorn y Manning, en Avro.

1 9 2 1

- 2 Enero La prensa de la capital elogia a los aviadores chilenos y a los instructores ingleses por la brillante presentación que efectuaron en el Club Hípico, con motivo de celebrarse la tradicional fiesta de las Instituciones Armadas. Editorialmente "El Mercurio" escribe: "Pocas veces se ha dado un espectáculo más impresionante y hermoso que el de ayer en el Club Hípico, cuando los aviadores, tras de realizar una serie de evoluciones por la ciudad, descendían hasta poca altura de la pista y se deslizaban luego por sobre las cabezas de la enorme asistencia, causando la admiración de cuántos los observaban; las palabras de admiración brotaban de los labios y las manos se afanaban en vitorear a los pilotos".
- 3 Enero El guardiamarina Caces accidenta el Avro N.º 76.
- 7 Enero Después de haber terminado satisfactoriamente el curso del mayor Scott, se autoriza a los siguientes oficiales el uso de la insignia a que tenían derecho por D|S. G. 1, N.º 2816, de 20 de Octubre de 1920, y a que se hace referencia en el primer tomo de esta obra, pág. 227: Capitanes Aracena y Valenzuela; tenientes José Arredondo e Ignacio Aliaga; capitanes Baraona y Castro.
- 11 Enero En conformidad al D|S. N.º 3621, de 20 de Diciembre de 1920, se da de alta en la Escuela al teniente 1.º Marcial Espejo Pando, del Grupo de Artillería 3 "General Aldunate".

Para facilitar la práctica de vuelo de los oficiales pilotos que terminan su instrucción en los aviones Avro, el mayor Scott acuerda organizar dos Bandadas de especialización que se denominaron Bandada B y Bandada C.

La Bandada B (aparatos De Haviland 9), quedó a cargo del capitán Diego Aracena, con el siguiente personal de mecánicos: vice 1.º José Troncoso (sargento de bandada), sargento 2.º Juan Rojas (cargo motores), sargento 2.º José Iturri (cargo armadura), cabo 2.º Miguel Gajardo, soldado Alamiro Leiva y Jesús Moraga. Agregados para controlar los tiempos de vuelos: el sargento 2.º Pedro Basaura.

El 27 de Enero, el capitán Aracena dejó de ser Comandante de la Bandada B, nombrándosele Instructor de Ametralladoras y Tiro Aéreo. En su reemplazo se designó al capitán Gabriel Valenzuela. Con la misma fecha se designó al teniente Marín para que formara parte de la Bandada.

La Bandada C. (Aparatos Experimental Scout), tuvo como Comandante al capitán Armando Castro, con el siguiente personal agregado: Vice 1.º Manuel Zapata, cabos Los Roque Espinoza y Oscar Mesa, cabo 2.º Genaro Cataldo y soldados Juan Abarca y Guillermo Varas. En esta Bandada sirvieron durante el primer tiempo los siguientes pilotos: capitán Darío Aguirre, guardiamarina Caces y piloto Alcayaga. El 7 de Febrero se recibió del mando de esta bandada el capitán Darío Aguirre.

La Bandada A., de Instrucción (Aparatos Avro 110 HP.), fue comandada administrativamente por el capitán Baraona y tenía designado el siguiente personal de mecánicos: sargento 1.º Máximo Alvarado, sargento 2.º Manuel Navarrete (cargo motores), cabo 1.º Armando González (cargo armadura), cabo 2.º Ramón Castro, soldados Luis Leiva, Custodio Muñoz, Martín Avendaño y Rafael Villanueva y conscripto Guillermo Vylmaister. Agregado para controlar el tiempo de vuelo: el sargento 2.º Julio Moraga.

Los deberes del comandante de Bandada equivalían a los de un comandante de Escuadrilla actual. Dependía directamente de la Dirección de la Escuela y era responsable ante ella del cumplimiento de las distintas órdenes y del buen servicio de la Bandada, como asimismo de que todos los oficiales de la Bandada sumaran aproximadamente el mismo número de horas de vuelo por semana. Era responsable de que el empleo de los aparatos asignados a la Bandada fuera exclusivamente de servicio, es decir, para la práctica en la especialización de cada piloto. Debía tomar las medidas para que se hiciera la correcta anotación de los vuelos de los aparatos y de los oficiales, como asimismo debía llevar al día los libros de bitácora de pilotos, aparatos y motores. Por haberse perdido el libro de vuelos de la Escuela en que se tenían anotadas las actividades aéreas de todos los oficiales que habían pasado por la Escuela, hubo necesidad de confeccionar bitácoras, de acuerdo con datos que suministraron los oficiales pilotos.

12 Enero

Organizada la Maestranza, dependiente de la 4.ª Sección de la Inspección de Aviación, y a cargo del ingeniero de la Armada, Angel C. Carrasco, se le designó el siguiente personal para que atendiera los distintos talleres:

- Taller de Motores: Maquinista 1.º Manuel Echeverría.
- Mecánica: vicesargento 1.º Paulino Villafaena.
- Armadura: vicesargento 1.º José del C. Barros.
- Carpintería: vicesargento 1.º José Henríquez.
- Teleros: Carpintero mayor Juan P. Guzmán.
- Transporte: cabo 1.º Sergio M. González.

Almacén: Técnico, sargento 2.º Carlos García.

Armería: Vice sargento 1.º Hernán Gutiérrez.

Electricidad: Sargento 2.º Samuel Tapia.

15 Enero

En conformidad al D/S. P. 1 N.º 23, de 7 de Enero, se da de alta en la Escuela, para formar parte de un nuevo curso de Aviación, al teniente 1.º Emilio Tusschaens Bastil, del R. I. I. "Buin". Por el mismo Decreto se da de alta para formar parte de este curso, al teniente 1.º Luis Roberto Alarcón y teniente 2.º René Bernau, ambos del Ferrocarrileros.

17 Enero

El mayor Scott informa a la Inspección sobre las horas de vuelo de algunos de sus alumnos:

	Con Instructor	Solo
Tte. 1.º Brandenberg	16.05	14.55
Capitán D. Aguirre	12.45	12.05
Guardiamarina Caces	14.55	9.—
Tte. 1.º Sosa	15.30	9.—
Piloto 3.º Alcayaga	14.35	5.—
Tte. 2.º de marina, Marín	21.35	13.45

28 Enero

El teniente Tusschaens sufre un accidente en el Avro N.º 76.



Aviones de la bandada de instrucción.



Grupo de oficiales alumnos instruídos por la misión Scott.

- 2 **Febrero** Por D|S. N.º 348, de esta fecha, los siguientes oficiales son destinados para hacer un curso de aviación: Tenientes 1.ºs Alfredo Gertner Fernández, Cipriano Cisternas López, Francisco Lagreze Pérez, Telésforo Fredes Pérez, David Yuseff Urrea, Carlos Montecino Asenjo, Gustavo Bonilla Rojas, Julio Andrade Boy, Alberto Amiot Maillard, José Jara Concha, Julio Maldonado Otto, Horacio Olivares Castellanos; tenientes 2.ºs Gastón Larrea Monje, Julio Illanes Basaure, Humberto Zanelli López, Alberto Vallejos Carvajal, Oscar García Quiroz, Roberto Herrera Ramírez, Jorge Calderón Silva y Juan Solminihac Koestner.
- 3 **Febrero** Una escuadrilla de aviones tripulados por aviadores navales, el teniente Ma-rín, el guardiamarina Zanartu, el ingeniero 2.º Espinoza, el ingeniero 3.º Lizasoain y el piloto Alcayaga, efectuó un vuelo hasta Valparaíso, causando la admiración de las autoridades y del pueblo entero. Su Excelencia el Presidente de la República, don Arturo Alessandri, que se encontraba a bordo del acorazado americano "New Mexico", envió el siguiente telegrama al Jefe de los Servicios, General Contreras Sotomayor: "Valparaíso, 3 de Febrero de 1921.— Señor Luis Contreras, Santiago.— A bordo del acorazado americano "New México" recibí el mensaje de saludo que V. S. me envió con motivo del primer raid de instrucción de los servicios de aviación entre Santiago y Valparaíso. El mensaje fué arrojado, por uno de los aviones de la bandada que hicieron maniobras de suma pericia y valor sobre los buques surtos en la bahía. Reciba V. S. y los valientes pilotos, mis sinceras felicitaciones y entusiastas aplausos.— (Fdo.)— Arturo Alessandri".
- 7 **Febrero** El Director del Personal de la Armada decreta el traslado de algunos de los alumnos de la Escuela de Mecánica a los Servicios de Aviación, a fin de

que, bajo la dirección del ingeniero inglés, señor Seabrook, sigan un curso de mecánica de Aviación. Eran ellos los fogoneros Loyola, Carlos Díaz, Armando Latino y Reinaldo Meneses.

Conforme al plan de instrucción del mayor Scott, a las 13.35 horas, el capitán Castro y los Ttes. Brandemberg y Sosa, emprenden vuelo en dirección a San Felipe, efectuando el raid de ida y regreso hasta esa ciudad sin novedad.

Se informa sobre las horas de vuelo de tres oficiales:

	Con Instructor	Solo
Teniente 1.º Magnan	13.40	14.—
Guardiamarina Zañartu	12.—	10.—
Teniente 1.º Espejo	12.—	10.—

8 Febrero

Con esta fecha el teniente Sosa pasa a la Bandada B., dejando la Bandada A. El ingeniero Espinoza y el guardiamarina Zañartu, terminado su entrenamiento en la Bandada B., son destinados a servir en la Bandada C.

Como en años anteriores, a mediados y fines del mes de Febrero, se anuncia con insistencia haberse encontrado los restos del teniente Bello, desaparecido en circunstancias que rendía las pruebas del brevet Militar (Marzo de 1914), pero tal hallazgo no fué confirmado.

10 Febrero

En el párrafo 5 de la orden del día se trata sobre el reemplazo de los ofi-



Aviadores navales y militares, alumnos de los instructores ingleses, Scott, Pickthorn y Manning.

ciales que están de servicio, de semana o de ronda, y que accidenten: dice: "Siempre que sea necesario reemplazar al Oficial de Servicio, de Semana o de Ronda, por accidente o por enfermedad de éste, lo reemplazará sin orden especial, el que debe entrar al día siguiente, y si éste también se accidenta, lo reemplazará el subsiguiente.

Por D/S. N.º 415, el capitán de Artillería Tobías Barros Ortiz, fué destinado a los Servicios de Aviación para desempeñar el cargo de Profesor de Topografía.

11 Febrero Con motivo de cumplirse el octavo aniversario de la Escuela de Aviación, 3 aviadores alzaron el vuelo desde "El Bosque": fueron a descender, sin aterrizar, sobre el Cementerio General; bajo, tan bajo, que casi rozaron las copas de los árboles; pasaron por sobre la tumba de los aviadores muertos en actos del servicio y dejaron caer una lluvia de flores. Era el homenaje de los aviadores a los que viven en el recuerdo de todos como una encarnación heroica de su raza y de su pueblo.

14 Febrero Los tenientes Los Magnán y Horacio Díaz dejan de pertenecer a la Bandada A. y pasan a continuar sus servicios en la Bandada B.

15 Febrero El teniente 1.º Marcial Espejo pasa a la Bandada C.

16 Febrero Terminado su curso de Aviación, se ordena el traslado a la Base Naval de Las Torpederas de los ingenieros señores Espinoza y Lizasoain.

Se distribuyen los oficiales en las distintas Bandadas A., B. y C., para los efectos del régimen interno y disciplinario en el Cantón de Aviación.

Bandada A. (Instrucción): Comandante, capitán Baraona.

Oficiales: capitán Julio Torres, tenientes José Miranda, Luis Alarcón, Emilio Tusschaens, Alfredo Gertner, Cipriano Cisternas, Francisco Lagreze, Telésforo Fredes, David Yuseff, Carlos Montecino, Gustavo Bonilla, Julio Andrade, Alberto Amiot, José Jara, Julio Maldonado, Horacio Olivares, Oscar Herreros; tenientes 2.ºs Gastón Larrea, Julio Illanes, Alberto Vallejos, Oscar García, Roberto Herrera, Jorge Calderón y Juan Solminihac.

Bandada B. (Aparatos De Haviland): Comandante, capitán Valenzuela.

Oficiales: Capitán Cortínez, tenientes 1.ºs Aliaga, Magnán, Sosa y Díaz; teniente 2.º de marina, Luis H. Marín.

Bandada C. (Aparatos Scout): Comandante, capitán Darío Aguirre.

Oficiales: Tenientes 1.ºs Brandemberg, Espejo y Zanelli; guardiamarina Zañartu y piloto 3.º Alcayaga.

Personal de la Escuela: Capitán Armando Castro y tenientes 1.ºs José Arredondo y Eduardo Preller.

20 Febrero Se informa sobre horas de vuelo de los siguientes oficiales:

	Con Instructor	Solo
Teniente 1.º Díaz	14.30	11.—
Teniente 1.º Tusschaens	14.40	10.30
Teniente 1.º Miranda	25.40	8.—
Teniente 1.º Alarcón	24.—	11.—

- 23 Febrero En circunstancias que practicaba ejercicios de vuelo, piloteando un De Haviland, sufre un grave accidente el teniente 1.º Ignacio Aliaga, a consecuencias del cual recibe una profunda herida en el ojo izquierdo. El teniente Jara, que iba de pasajero, resultó afortunadamente sólo con contusiones leves.
- 2 Marzo Se deroga el D|S. N.º 348, de fecha 1.º de Febrero en la parte que se refiere a la destinación del teniente 2.º Gastón Larrea. El expresado oficial continuó prestando sus servicios en el R. I. 8 "Valdivia".
- 3 Marzo Por D|S. P. I. N.º 604, los tenientes 2.ºs Jorge Calderón y Gustavo Bonilla dejan de pertenecer al curso de Aviación, regresando a sus unidades.

El guardiamarina Guillermo Zañartu y el teniente 1.º Marcial Espejo sufren una caída fatal en circunstancias que tripulaban el De Haviland N.º 1308.

- 9 Marzo En conformidad al D|S. N.º 348, de 1.º de Febrero se da de alta en la Escuela, y en las fechas que se indican, a los siguientes oficiales, para ingresar al curso de Aviación que dirige el mayor Scott:

Teniente 1.º Olivares y teniente 2.º Solminihac	10— II—921
Teniente 1.º Amiot	11— I—921
Teniente 1.º Cisternas	12— II—921
Teniente 1.º Maldonado	16— II—921
Teniente 1.º Yuseff y Fredes	18— II—921
Teniente 2.º Roberto Herrera	19— II—921
Teniente 1.º Herreros y Tte. 2.º Illanes	21— II—921
Teniente 2.º Andrade	22— II—921
Teniente 2.º García	24— II—921
Teniente 1.º Alberto Vallejos	2— III—921

Con fecha 9 de Marzo, S. E. el Presidente de la República, decretó (D|S. N.º 592), lo siguiente: "En homenaje a la memoria del piloto aviador, don Marcial Espejo Pando, muerto en actos del servicio, HE ACORDADO Y DECRETO: Uno de los Hangares de la Escuela de Aviación llevará el nombre de TENIENTE MARCIAL ESPEJO PANDO.— Tómesese razón, comuníquese y publíquese.— ALESSANDRI.— C. Silva Cruz".

- 17 Marzo Por D|S. N.º 746, el teniente 1.º Julio Andrade deja de ser alumno de la Escuela de Aviación y pasa al Regimiento Ferrocarrileros. El 6 de Mayo este Decreto se dejó sin efecto. Cuatro días después, por D|S. P. I. N.º 1116, el teniente Andrade deja de pertenecer definitivamente al curso de Aviación.
- 1 Abril La aviadora francesa, Mlle. Adrienne Bolland, realiza, en un Caudron 80 HP., la travesía de los Andes, partiendo desde Mendoza y aterrizando en el Aeródromo "El Bosque".
- 3 Abril Con gran solemnidad se bautiza el avión De Haviland "El Ferroviario", que más tarde, tripulado por el capitán Aracena, debía llevar hasta el Brasil, en el Aniversario de su Independencia, el saludo del Pueblo Chileno.

5 Abril

El Comando de la 1.ª División comunica que desde Arica, por el vapor "Taltal", se embarcaron 20 conscriptos con destino a la Escuela de Aviación, que correspondían: 6 al Regimiento Carampangue; 2 al Granaderos; 8 al Arica y 4 al Batallón Tren.

6 Abril

En circunstancias que se cargaba el material de la primera escuadrilla, destacada en Arica, murió aplastado el artillero 1.º de Costa, Julio Bravo. Por D/S. P. I. N.º 881 el coronel Ernesto Medina, hace entrega del cargo de Jefe del Servicio Aéreo del Ejército al coronel Enrique Monreal.

13 Abril

El mayor Scott informa sobre el número de horas de vuelo con instructor, de los siguientes oficiales:

Teniente 1.º Olivares	13.05
.. 1.º Amiot	18.50
.. 1.º Cisternas	14.10
.. 1.º Maldonado	19.15
.. 2.º Illanes	11.45
.. 2.º Solminihac	22.25
.. 2.º Herrera	12.15
.. 1.º Lagreze	22.35
.. 1.º Gertner	27.35
.. 1.º Montecino	23.10
.. 1.º Zanelli	24.05
.. 1.º Yuseff	22.30



El capitán Quevedo con un grupo de oficiales alumnos, los Ttes. Montecino, Sáenz, Yávar, Silva, Herreros, Correa, Ilabaca, Illanes, Mujica y Vergara, y el ingeniero, Mr. Seabrook.

- 19 Abril Por oficio N.º 2932, el Ministro Silva Cruz dispone se contrate al cirujano Claudio Salas, en calidad de cirujano de guarnición, para la Escuela de Aero-náutica Militar, con sueldo de \$ 600.— mensual.
- 23 Abril Por D|S. P. I. N.º 1002, el teniente 1.º Brandemberg pasa a continuar sus servicios al R. C. "Manuel Rodríguez" N.º 8, dejando de pertenecer a la Escuela de Aviación.
- 29 Abril Después de 9 meses de permanencia en Arica, la Escuadrilla destacada en ese lugar, regresa a "El Bosque", al mando del teniente 1.º Roberto Ewing.
- 1 Mayo En cumplimiento a una orden verbal emanada de la Inspección General de Aviación, el teniente 1.º Emilio Tusschaens, llevando de pasajero al mecánico de la Bandada B., sargento 2.º J. Rojas y tripulando el D. H. "Mi-neral de El Teniente", emprende vuelo desde el Aeródromo "El Bosque", a las 13.15 horas, y regresa a las 17.50, después de haber evolucionado por sobre el mineral del mismo nombre y haber aterrizado en Rancagua.
- 13 Mayo El teniente Cipriano Cisternas sufre un grave accidente en circunstancias que piloteaba un D. H. 9.
- 22 Mayo Los tenientes Herrera y Gertner, tripulando el D. H. 9 N.º 1296, cru-zan la Cordillera de los Andes, sin autorización de la Superioridad y sufren un accidente al tratar de descender en San Luis (República Argentina).



Los aviadores chilenos, tenientes Herrera y Gertner, acompañados de oficiales ar-
gentinos que los atendieron después del accidente sufrido en San Luis.

- 27 Mayo Por D|S. P. I. N.º 1127, de 10 de Mayo, se nombran alumnos de la Escuela de Aviación a los siguientes oficiales: Alfredo Bravo, Víctor Labbé, Alejandro Correa, Alfredo Fuentes, Modesto Vergara, Osvaldo Acuña y Gui-llermo Torres.
- 30 Mayo Por D|S. P. I. N.º 305 se da de alta en la Escuela de Aviación al teniente 1.º Marcial Arredondo para ingresar al curso del mayor Scott.

- 31 Mayo El teniente 1.º José Arredondo, después de cumplir los requisitos de la Bandada B., pasa a servir a la Bandada C.
- 6 Junio Por distintos decretos dejan de pertenecer a la Escuela, pasando a las unidades de origen, los siguientes oficiales: José Arredondo, Telésforo Fredes, Ignacio Aliaga, Juan Solminihac y Luis R. Alarcón; los tres últimos, obediendo a medidas disciplinarias, por la responsabilidad que les cupo en la falta cometida por los tenientes Roberto Herrera y Alfredo Gertner, al trasponer la Cordillera de los Andes sin autorización de la Superioridad.
- 8 Junio El teniente 1.º Alfredo Bravo sufre un accidente piloteando el Avro 80.
- 10 Junio Por D|S. P. I N.º 1127 se da de alta en la Escuela de Aviación, para seguir el Curso del mayor Scott, a los tenientes 1.ºs Rafael Sáenz y Mario Barros.
- 11 Junio Se bautiza un avión Avro de instrucción con el nombre de "José Abelardo Núñez", en homenaje al ilustre educacionista.
- 15 Junio Se informa sobre número de horas de vuelo de los siguientes oficiales:
- | | | Con Instructor | Solo |
|--------------|--------------------|----------------|------|
| Teniente 1.º | Alberto Vallejos | 21.10 | 9.35 |
| .. | 1.º Roberto Ewing | 12.35 | 8.10 |
| .. | 1.º José Jara | 31.15 | 7.35 |
| .. | 1.º Oscar Herreros | 20.20 | 9.35 |
| .. | 2.º Oscar García | 16.10 | 1.30 |
- 22 Junio El teniente 1.º Alberto Amiot sufre un accidente en circunstancias que piloteaba un D. H. 9.
- 25 Junio El capitán Aracena asume el mando de las dos bandadas de especialización y procede a distribuir el personal en la forma siguiente:
- Bandada B.**— Oficiales: Capitán Baraona, tenientes Magnán, Amiot, Lagreze, Maldonado, Yuseíf, Herreros, Vallejos, Cisternas, Ewing y teniente de marina Francke.
- Tropa: A. Ojeda, A. Villalobos, M. Gajardo, J. Moraga, S. Arenas, A. Rojas, I. Moraga y F. Aracena.
- Bandada C.**— Oficiales: Capitán Darío Aguirre, capitán Castro; tenientes Miranda, Sosa, Tusschaens, Zanelli, Montecino e Illanes.
- Tropa: M. Zapata, P. Basaure, R. Espinoza, J. Cataldo, J. Abarca, G. Vargas, D. Lynch y M. Cerda.
- El comando de la Bandada A. fué asumido por el capitán Tobías Barros.
- 26 Junio Cuatro aviones evolucionan sobre el monumento al prócer argentino, General Mitre, en el día de su inauguración en el Parque Forestal.
- 27 Junio Por D|S. P. I N.º 1779, los tenientes Olivares y Jara regresan a su unidad de origen, dejando de ser alumnos del curso de aviación.
- 30 Junio Por D|S. del Ministerio de Marina, se dan de alta en la Escuela y se nombran alumnos del curso del mayor Scott, al teniente 2.º de marina, Carlos Silva y al ingeniero 2.º José Gómez. El 28 de Julio fué dado de baja este último, quien regresó a la Armada.

- 5 Julio El teniente 1.º Alfredo Bravo pasa de la Bandada A. a la B.
- 6 Julio En circunstancias que piloteaba un D. H. 9, el teniente Francisco Lagreze, sufre un accidente de mediana gravedad.
- 8 Julio Se deroga el D|S. que destinaba al teniente 1.º José Arredondo a su unidad de origen.
- 12 Julio El teniente 1.º Alfredo Fuentes, de la Bandada A., sufre un accidente piloteando el Avro 78.
- 13 Julio De la Bandada A. a la B., el teniente 1.º Osvaldo Acuña.
- Se transcribe el Decreto de la Dirección del Personal de la Armada en que se asciende a mecánicos 2.ºs a los alumnos de la Escuela de Mecánicos que terminaron satisfactoriamente los 4 años de estudios y 6 meses de práctica en la Maestranza, fogoneros Loyola, Díaz, Latinos y Meneses.
- 15 Julio Por D|S. P. 1 N.º 1986, los tenientes 1.ºs Luis Benavides, Víctor Labbé y Guillermo Torres, vuelven a su unidad, dejando de pertenecer al Curso del mayor Scott.
- 22 Julio Los tenientes Ewing y Herreros, pasan de la Bandada B a la C.
- 26 Julio El capitán Darío Aguirre entrega el comando de la Bandada C. al capitán Castro.

El capitán Armando Castro, Cde. de la Bandada C. de caza.



- 29 Julio Por D|S. P. 1 N.º 2133, el capitán Julio Torres, deja de ser alumno de la Escuela.
- 3 Agosto Los tenientes 1.ºs Alfredo Fuentes y Alejandro Correa pasan de la Bandada A. a la B.
- 6 Agosto El mayor Scott informa sobre las horas de vuelo de los siguientes oficiales:

	Con Instructor	Solo
Teniente 2.º de marina Francke	15.10	9.—
.. 1.º Bravo	19.10	8.35
.. 1.º Acuña	22.10	7.40

	1.º Sáenz	13.15	7.30
	1.º Fuentes	20.10	7.15
	.. Correa	20.10	8.25
	.. Silva	15.15	6.50

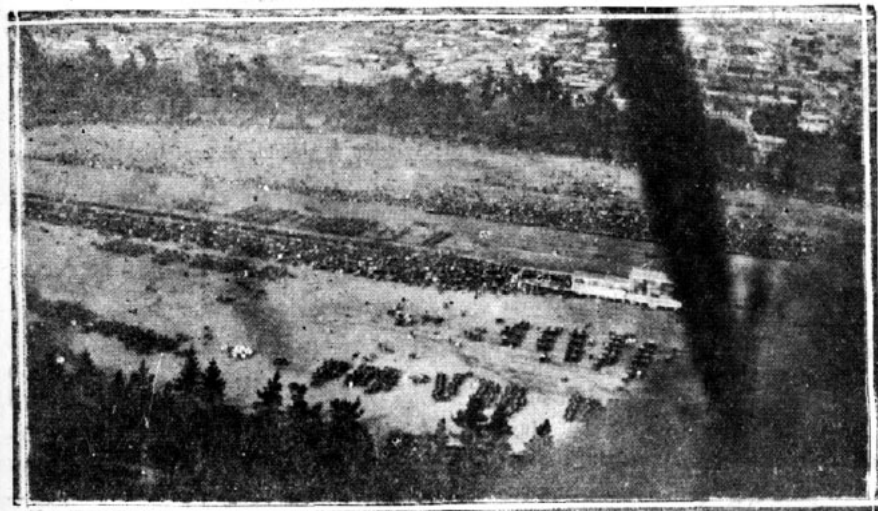
- 10 Agosto El teniente 2.º de marina, Carlos Silva, pasa a la Bandada B.
- 12 Agosto Se designa una comisión formada por el ingeniero Carrasco, el capitán Urrutia y los mecánicos Cabezas, Donoso y Echeverría, para que se reciban del material llegado de Europa. Este material comprendía fotografía y radiotelegrafía, a saber: 6 ametralladoras fotográficas, de las cuales una se envió a la Armada; 23 cámaras fotográficas Thorton Pickard; 20 cámaras Williamson; una máquina para ampliaciones Williamson y dos Thorton Pickard; además, seis equipos radiotelegráficos, de los cuales uno se remitió a la Armada.
- 13 Agosto El teniente 1.º Alejandro Correa sufre un accidente en circunstancias que piloteaba un D. H. 9, sin mayores consecuencias para el piloto.
- 16 Agosto Por D/S. de esta fecha, nómbranse alumnos de la Escuela a los tenientes 1.ºs Romildo Colombo y Manuel Labarca; y a los tenientes 2.ºs Oscar Silva, Carlos Yávar, Luis Ilabaca, Alfredo Luco y Octavio Soto.
- 17 Agosto El teniente 1.º Modesto Vergara pasa de la Bandada A. a la B.



Oficiales alumnos
frente a un Avro

- 18 Agosto Los tenientes Magnan y Yuseff pasan a la Bandada C.
- 20 Agosto El aviador civil, Clodomiro Figueroa, efectúa la travesía de los Andes en un monoplano parasol Morane Saulnier, que le obsequió la ciudad de Valparaíso.
- 29 Agosto Conforme al D/S. P. 1 N.º 2480, se dispone el ingreso al curso de Aviación de los tenientes Wilfrido Rodríguez, del Regimiento Ferrocarrileros, y Arturo Herrera, del Regimiento Art. N.º 2.

- 3 Septiembre Se dispone el ingreso a la Escuela de Aviación de los tenientes señores Enrique Mujica, del R. C. 2; Eduardo Gutiérrez, del Gr. Art. Mont. 1; Miguel Neira, colombiano, del R. Art. 6; Hernán Iturriaga, del R. I 12 "Pudeto"; Juan Castro, del Bat. Zap. 1; y Florencio Gómez, del R. C. 4. Con fecha 7 de Diciembre, el teniente Gutiérrez, dejó de ser alumno de la Escuela y regresó a su unidad.
- 11 Septiembre Los tenientes Ewing y Yuseff vuelan sobre el monumento conmemorativo a la Batalla de Maipú, en el día de su inauguración.
- 12 Septiembre Se nombra jefe de la Sección Estado Mayor de la Inspección General de Aviación, al capitán René Ponce del Canto.



Vista aérea de un desfile militar en el Parque Cousiño.

- 30 Septiembre Los siguientes oficiales pasan de la Bandada B. a la C.: tenientes Amiot, Lagreze, Maldonado y Sáenz.
- 1 Octubre Se otorga certificado A., a los siguientes oficiales: Capitán Urrutia; tenientes M. Vergara, R. Colombo, O. Soto, M. Barros, A. Herrera, M. Arredondo, W. Rodríguez.
- 2 Octubre S. E. el Presidente de la República, por D|S, concede al mayor Pickthorn la medalla "Al Mérito" de 2.ª clase, como manifestación de reconocimiento a la labor desarrollada y al resultado obtenido en sus trabajos.
- 5 Octubre En forma solemne, la colectividad italiana hace entrega a la Escuela de Aviación, de la ambulancia "Leonardo da Vinci".
- 6 Octubre La oficialidad de aviación despide en su casino de "El Bosque" al instructor inglés mayor C. Pickthorn, que regresa a su patria.
- 10 Octubre El teniente José Arredondo pasa a la Bandada C.

- 12 Octubre Por la orden del día de la Inspección, se declara que el teniente Gustavo Pinto Sepúlveda, que había sido trasladado a la Inspección por D|S. P. 1 N.º 3008, pasará a continuar sus servicios a la Escuela de Aviación para tomar a su cargo las clases de Telegrafía.
- 15 Octubre El teniente Luis Ilabaca accidenta el Avro N.º 75, sin sufrir consecuencias el piloto.
- 24 Octubre Dado el peligro que encierra el uso de espolines en las actividades aéreas, se prohíbe su uso en tales ocasiones.
- 25 Octubre El senador, señor Errázuriz Lazcano, hace una brillante exposición, en la Cámara, de los progresos experimentados por los servicios aeronáuticos durante la misión Scott, y deja de manifiesto la inconveniencia de separar estos servicios por razones estratégicas y económicas.
- 3 Noviembre Por D|S. P. 1 N.º 3164, el teniente Alfredo Luco deja de ser alumno de la Escuela y regresa a su unidad de origen. Por D|S. N.º 3183, el capitán Tobías Barros deja de pertenecer a la Escuela y pasa a continuar sus servicios al Gr. Art. N.º 2.
- 19 Noviembre En el Casino de la Escuela de Aviación se despide al capitán Manning, instructor de la misión Scott.
- 23 Noviembre Los siguientes oficiales, después de cumplir las horas de vuelo que se indican, reciben el certificado A.:

Teniente señor Labarca	22 25
.. .. C. Yávar	23 50
.. .. A. Luco	20 35
.. .. Ilabaca	32 50
.. .. O. Silva	23 10
.. .. E. Mujica	26 35
.. .. J. Castro	29 35
.. .. Neira	26 —
.. .. Gómez	21 45
.. .. Iturriaga	22 50

- 25 Noviembre Se suspenden los efectos del decreto 3101, de 25 de Octubre, que establecía la separación de los servicios de aviación.
- 20 Diciembre Por D|S. N.º 3435, el capitán Darío Aguirre dejó de pertenecer a la Escuela de Aviación y regresó a su unidad de origen.

Al finalizarse el año de instrucción, se procedió a tomar examen de instrucción terrestre a los oficiales que habían terminado con éxito el Curso dirigido por el mayor Scott. Para tal objeto se reunió la comisión, compuesta por los capitanes Aracena, Castro y Baraona, el teniente Pinto y el ingeniero Carrasco; tomó examen a 37 alumnos, mereciendo las más altas notas el teniente Sosa, con 8,48; Amiot, con 8,20; Montecino, con 8,10; e Illanes, con 8,09.

El 31 de Enero de 1922, después de haber recibido las demostraciones de aprecio de los aviadores chilenos, se embarca con destino a su patria, el instructor inglés, mayor Frank P. Scott.



CAPITULO II

1922

SUMARIO :

Antecedentes sobre las actividades desarrolladas durante el año 1922.

Trágica muerte del teniente 1.º Julio Illanes Basaure.

Ceremonia de la entrega de diplomas de Piloto Militar a los oficiales alumnos del curso del mayor Scott.

Curso de perfeccionamiento con los alumnos seleccionados de la misión Scott.

El teniente 1.º Alfredo Bravo, nueva víctima de la Aviación Militar.

Raid Santiago—Río de Janeiro.

Espectacular accidente de aviación ocurrido al teniente 1.º David Yuseff.

Visita de Santos Dumont a la Escuela de Aviación.

Muerte del teniente 1.º Carlos Yávar Toro.

El capitán Aracena, nuevo Director de la Escuela de Aviación.

Raid de instrucción a Talca.

Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el año 1922.

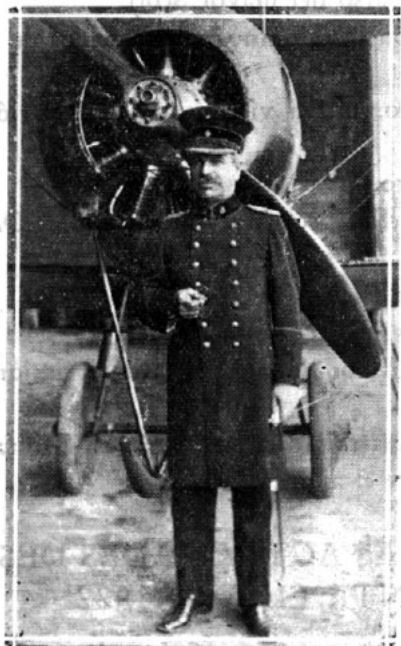
ANTECEDENTES SOBRE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS DURANTE EL AÑO 1922

La aviación militar acusó un verdadero progreso durante el año 1922, tanto en lo referente a organización como a la instrucción y

eficiencia del personal, siendo ese progreso un exponente de la benéfica influencia ejercida por la misión Scott, en 1921.

La preparación y pericia de los instructores chilenos y pilotos, quedaron de manifiesto, no sólo en las brillantes presentaciones que tuvo oportunidad de presenciar el público de Santiago, sino también con ocasión de las visitas que hicieron a nuestro país los ilustres generales Mangin y Caviglia, quienes tuvieron elogiosos conceptos para la aviación militar. Igualmente expresó el eminente precursor de la aviación mundial, Santos Dumont, que honró a los aviadores chilenos con su visita a "El Bosque", en Noviembre de 1922.

Al lado de estas opiniones de ilustres ciudadanos extranjeros, re-

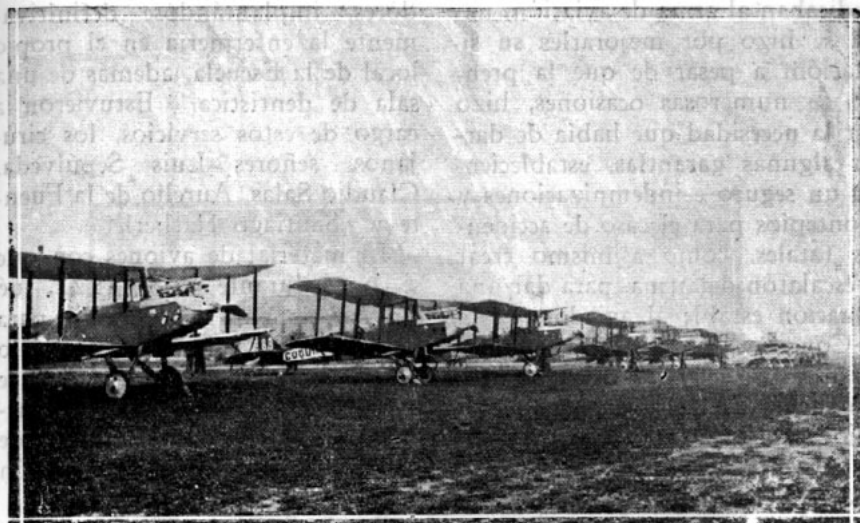


El coronel Enrique Monreal que reemplazó, durante un mes, al general Contreras en la Jefatura de los Servicios de Aviación.

saltaron, como una inconsecuencia, las acusaciones tenaces y los cargos más variados que en la tribuna parlamentaria se formularon contra los servicios de aviación, al extremo que la Cámara de Diputados nombró una comisión de su seno para investigar su efectividad.

A raíz de haberse efectuado en "El Bosque", en pública ceremonia, la entrega de diplomas a varios alumnos del curso del mayor Scott, fiesta que se aprovechó para dar a conocer los nombres con que se habían bautizado los diversos aviones de la Escuela de Aviación, se alzó un rumor de comentarios en todos los círculos; y en la Cámara de Diputados, don Víctor Celis Maturana, expresó que los aeroplanos bautizados eran los mismos que poseía la Escuela desde sus primeros tiempos, dando a entender que se había engañado al público con tal ceremonia.

Una comisión parlamentaria nombrada para investigar estos hechos, presidida por los Diputados señores Agustín Correa Bravo y Domingo Durán, comenzó su labor el 5 de Agosto de 1922, para lo cual visitó, en varias oportunidades, la Escuela de Aviación, la Maestranza y demás dependencias. Evacuado su informe, ninguna responsabilidad material concreta se pudo establecer, pero se evidenció falta de criterio técnico en la dirección superior de los servicios. El general Contreras, jefe de los Servicios, que había sido suspendido de sus funciones durante la investigación, reasumió su puesto.



En el aeródromo "El Bosque": Una escuadrilla de aviones De Haviland en día de revista.

Durante el año 1922, la aviación militar aumentó sus laureles con la gloriosa hazaña del capitán Áracena que, con su magnífico raid a Río de Janeiro, en cumplimiento de una comisión que le confiara el Gobierno, con motivo del centenario del Brasil, obtuvo para nuestro país uno de los más brillantes records del Continente.

Merecen citarse, además, los raids a Castellanos, Valparaíso, San Felipe, Talca, etc., que en el curso del año efectuaron los aviadores militares.

La fatalidad también acechó en "El Bosque", como años anteriores, eligiendo esta vez, como tributo, a tres distinguidos pilotos: los tenientes Julio Illanes Basauré, Alfredo Bravo Romero y Carlos Yávar Toro. En forma mila-

groza salvó la vida el teniente David Yuseff al chocar el avión Bristol que piloteaba con una antena de radio ubicada en el recinto del aeródromo "El Bosque".

A fin de subsanar los inconvenientes que presentaba el territorio chileno para la navegación aérea, a causa de la falta de campos apropiados para el descenso de aviones, la Dirección del servicio se ocupó de solicitar la cooperación de los Intendentes y Gobernadores para obtener canchas de aterrizaje en sus respectivas jurisdicciones. Con este objeto, envió a esos funcionarios diversas circulares que surtieron el efecto deseado, siendo los primeros en contestar, la señora María L. Souvir de Cousiño, que ofreció terrenos en Quintero, y la Municipalidad de Melipilla.

Respecto a los oficiales que se dedicaban al arma de aviación, nada se hizo por mejorarles su situación, a pesar de que la prensa, en numerosas ocasiones, hizo ver la necesidad que había de darles algunas garantías, estableciendo un seguro e indemnizaciones y montepíos para el caso de accidentes fatales, como asimismo crear el escalafón del arma, para dar una situación estable al aviador.

Con motivo del desgraciado accidente que costó la vida al guardiamarina Zañartu y teniente Espejo, en 1921, se pidió, en carácter urgente, el establecimiento de una clínica de cirugía en la Escuela de Aviación; en tal sentido trabajó el Ministro señor Silva Cruz.

Fué así como en el transcurso del año 1922 se convirtió en rea-

lidad un deseo de todos los aviadores, implantándose definitivamente la enfermería en el propio local de la Escuela, además de una sala de dentística. Estuvieron a cargo de estos servicios, los cirujanos, señores Luis Sepúlveda, Claudio Salas, Aurelio de la Fuente y Santiago Haerberle.

El material de aviones con que se contó durante el año 1922, fué el absolutamente indispensable para mantener las actividades de vuelo de la Escuela, actividades que se redujeron a completar la instrucción de un reducido número de alumnos seleccionados de la misión Scott.

Reseñados a grandes rasgos los principales acontecimientos del año, se pasan a detallar a continuación.

TRAGICA MUERTE DEL TENIENTE 1.º JULIO ILLANES BASAURE

El Lunes 16 de Enero de 1922, una nueva desgracia cubrió de luto a los aviadores chilenos, añadiendo el nombre del teniente 1.º Julio Illanes Basaure a la larga lista de los que han sacrificado su vida por el perfeccionamiento de una de las más importantes ramas de la defensa nacional.

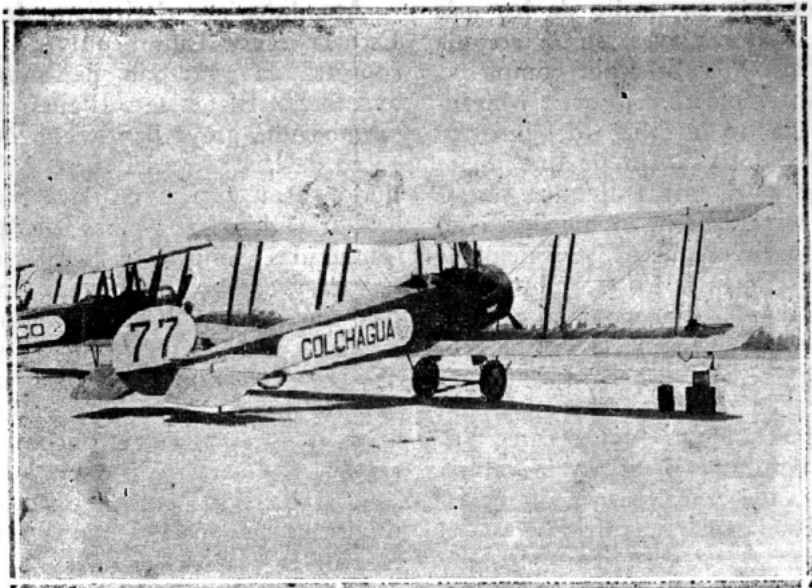
Alumno del capitán Manning, instructor de la misión inglesa que presidiera Scott, el teniente Illanes fué elegido por sus sobresalientes condiciones de piloto, para seguir un curso de maestro de vuelo bajo la dirección del capitán Aracena. Practicaba sus ejercicios

diarios de aterrizaje en el aeródromo "El Bosque", cuando lo sorprendió la muerte, privando a la Fuerza Aérea de uno de sus más distinguidos y brillantes oficiales.

Minutos antes de las 9 horas de la trágica mañana, después de revisar y probar convenientemente el motor del Avro N.º 77 "Colchagua", Illanes se dispuso a emprender un vuelo, cumpliendo su programa de trabajo elaborado previamente por el Jefe de la Bandada, y que consistía en práctica de aterrizaje resbalando de ala. La cabina del pasajero fué ocupa-



El teniente 1.º Julio Illanes Basaure muerto trágicamente el 16 de Enero de 1922.



El biplano Avro "Colchagua", destruido en el desgraciado accidente que costó la vida al teniente Illanes.

da por el soldado ayudante de mecánico, Juan Abarca.

Con su maestría habitual, el joven piloto abandonó el aeródromo en dirección Sur, e inició luego una serie de circuitos, aterrizando en un determinado sector de la cancha, próximo a los hangares y demás construcciones.

La marcha normal del motor, los decolajes perfectos, seguidos de limpias evoluciones, no podían presagiar el acontecimiento luctuoso que algunos minutos más tarde había de llevar el luto a las almas de sus camaradas.

Cuando se disponía a efectuar el último aterrizaje, deslizándose por sobre el Observatorio Astronómico, el Avro, a muy baja altura, perdió velocidad, chocando el ala derecha con un alto nogal. Des-

prendida el ala, la máquina, falta de control, se precipitó contra una muralla, y cortó en su caída dos alambres de alta tensión. El avión se incrustó en la pared, y luego se volcó hacia la derecha, sumergiéndose el motor y la cabina delantera, dentro de una acequia que corría a los pies del muro.

El golpe fué recio y produjo un gran estrépito.

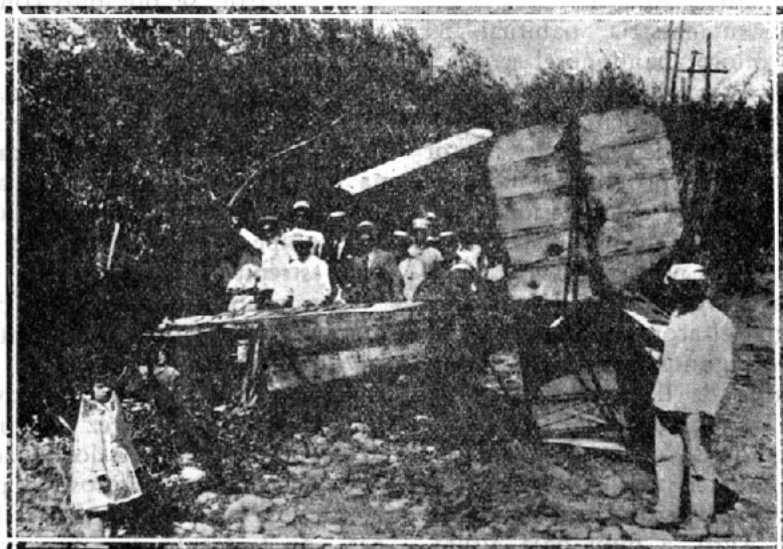
Con la prontitud debida, el personal de aviación que se encontraba en el aeródromo, corrió al lugar del accidente, siendo el joven Luis Mardones Ramírez el primero en prestar ayuda a los aviadores. Un cuadro horroroso se presentó a su vista. El teniente Illanes, con la frente, la cabeza y la cara rota en varias partes, aprisionado en los escombros del avión

se revolvía en medio de los más desgarradores ayes, en la acequia que casi lo cubría por completo. Instintivamente, el joven Mardones levantó la cabeza del infortunado piloto, a fin de que no se ahogara, mientras algunos oficiales, mecánicos y el aviador civil Clodomiro Figueroa, trataban de sacarlo de entre los escombros, para lo cual cortaron alambres y a puntapiés abrieron la cabina, cuyos extremos se habían juntado. La misma labor se desplegó para sacar al soldado Juan Abarca, cuyas heridas, por ir en la cabina trasera del Avro, fueron de menor gravedad que las sufridas por el piloto.

Dificultó sobremanera el salvataje, la electrización del agua de la acequia, ocasionada por el alambre de alta tensión que quedó enredado con la máquina.

Atendidos por el cirujano de la Escuela, señor Luis Sepúlveda, se constató la gravedad de ambos aviadores. El teniente Illanes presentaba una grave herida con desgarramiento de la piel y del cuero cabelludo, otra grande en la región orbitaria derecha, ambas piernas fracturadas y múltiples heridas en la cara y cuerpo. En estado agónico fué trasladado a la enfermería de la Escuela, donde rindió su vida a las 9.50 horas, ante la desesperante impotencia de sus compañeros que veían en él consumirse las luces vivaces de muchas incomparables cualidades. La causa precisa de su muerte fué una fractura de la base del cráneo.

Mientras tanto, el aviador Figueroa, el mecánico Donoso y algunos oficiales, consiguieron extraer el cuerpo del soldado Abarca, quien tenía la pierna derecha



Los restos del "Colchagua" en el lugar del accidente.



Ante los despojos mortales del teniente Illanes.

fracturada y múltiples heridas en todo el cuerpo. Efectuadas las primeras curaciones, se le trasladó con toda rapidez a la Asistencia Pública, donde fué hospitalizado.

Siguiendo una costumbre tradicional en la Escuela de Aviación, y cuando aún no se había borrado la impresión de la catástrofe, el capitán Aracena, tripulando un avión semejante al accidentado, voló por sobre el lugar del suceso para "matar el chuncho".

Impuesto el general Contreras de la desgracia ocurrida, ordenó instruir el sumario correspondiente, nombrando Fiscal al capitán Gabriel Valenzuela. Por otra parte, una comisión compuesta por el ingeniero 1.º Angel Carrasco, teniente 1.º Oscar Herreros y el ingeniero mecánico, Seabrook, y, previo haber examinado la máqui-

na en el lugar del siniestro, llegó a la conclusión siguiente:

"Visto lo expuesto, la comisión se halla imposibilitada para establecer en absoluto la verdadera causa que llevó al teniente Illanes a la difícil situación que no le permitió evitar la caída, encontrándose ante las siguientes probabilidades:

1.º Faltia del motor en los precisos momentos en que pasaba a poca altura sobre los árboles

2.º Apreciación errónea en distancia o altura de parte del piloto

3.º Que, al tratar el piloto de hacer una maniobra, el pasajero que era un soldado con, muy poca práctica, haya obstruido con sus piernas o cuerpo el bastón de doble comando, al tratar de equi-

librarse o sujetarse en un deslizamiento u otra maniobra”.

El estado agónico en que quedó el piloto impidió oír de sus labios una declaración acerca del desgraciado accidente.

El soldado Abarca, apenas recobrado su conocimiento, contó sus impresiones:

“Cuando llevábamos unos 45 minutos de vuelo, ví el árbol donde chocó el ala. Ví que ésta desapareció... y nada más... No recuerdo absolutamente lo que ocurrió desde ese momento”.

El teniente Illanes era uno de los más aventajados pilotos, y como maestro ya empezaba a dar sus frutos, a pesar de contar hasta esa fecha con sólo 48 horas de vuelo. Su arrojo y sus sobresalientes aptitudes, lleváronlo más de una vez a accidentes, de los cuales libró gracias a admirables manifestaciones de pericia y presencia de ánimo. El 16 de Enero, el bastón que tantas veces empuñara con seguridad ilimitada, no obedeció a sus maniobras y lo precipitó en la trágica caída.

En plena juventud, casi un muchacho, era ya una esperanza para el porvenir de la aviación chilena, y este antecedente de preparación y de estudio que unía a sus cualidades de soldado, contribuyeron a hacer más dolorosa su pérdida irremparable.

Los caracteres que revistieron sus funerales, fueron la exteriorización del profundo pesar con que se recibió el rudo golpe.

La cureña, adornada con flores

naturales, sobre la cual se colocó el ataúd, cubierto con una bandera nacional, fué arrastrada por los oficiales de la Escuela de Aviación, desde la Inspección General hasta el Cementerio. Acompañaron los restos, S. E. el Presidente de la República, el Ministro de Guerra, generales, jefes y oficiales de los cuerpos de la guarnición, y un numeroso público que rindió en esta forma un merecido homenaje de aprecio a aquel que en actos del servicio ofrendó su vida en pro de sus nobles aspiraciones.

En el Cementerio hicieron uso de la palabra, el Jefe de la Fuerza Aérea, general Contreras, quien tuvo frases profundamente sentidas para lamentar la nueva desgracia que enlutaba la aviación; los capitanes César Arroyo y Julio León y el teniente 1.º Florencio Gómez Flores, cuyas palabras se reproducen:

“Tus brillantes cualidades, tan justamente reconocidas, te impulsaron generosamente a ser el hijo cariñoso, el abnegado hermano y noble amigo. Cómprnde, querido compañero, el justo dolor en que nos envuelves.

Eras el valiente y joven piloto que por tu esfuerzo varonil conquistaste, junto con la gloria de ser el primero, el aprecio leal de tus camaradas, que cifraban en tí grandes esperanzas como honra y gloria de la aviación nacional.

Julio Illanes: Fuiste injustamente el elegido del sacrificio; dignate reconocer el intenso recuerdo que vivirá eternamente en el corazón de los pilotos que penan hondamente tu extraña ida a ese mundo superior, con lo que has demostrado que no tenías ambiciones en este campo de pasiones humanas;

fuiсте famosó aquí en la Escuela, pero nunca gozaste en esta tierra ingrata lo que merecías; hoy te vas con la gloria de la inmortalidad, que crea en el alma de los que tanto te quisieron, sentimientos que vibrarán con tu ausencia; tú, que fuiste de los nuestros, comprende el dolor de los pilotos, cuando en los actos íntimos de la vida familiar, sólo te encontremos en el recuer-

do. Allá no estarás sólo; te esperan los queridos amigos que se fueron y que tú también lloraste,

Camaradas: Ante este ataúd hagamos una vez más, la sagrada promesa de seguir la honrosa ruta que nos han trazado los valientes que tuvieron su mayor ilusión en servir a la patria sin trepidar en rendir en holocausto sus vidas".

CEREMONIA DE LA ENTREGA DE DIPLOMAS DE PILOTO MILITAR A LOS OFICIALES ALUMNOS DEL CURSO DEL MAYOR SCOTT

Con brillo especial se verificó, el 13 de Mayo de 1922, en el aeródromo "El Bosque", la ceremonia de la entrega de títulos de piloto militar a cuarenta y tres oficiales que terminaron satisfactoriamente el curso de aviación que presidiera el mayor Scott.

El programa, interesante y variado, se desarrolló en todas sus partes y dió ocasión para que la numerosa concurrencia apreciara el grado de preparación y destreza de la nueva generación de pilotos que formara la misión británica.

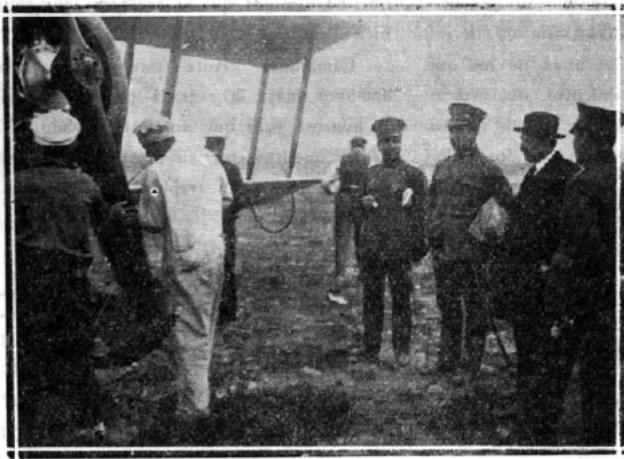
Se dió comienzo al programa con un espléndido almuerzo servido en la cúpula Ecuatorial del Observatorio Astronómico, situado en las inmediaciones del aeródromo, y a él concurrieron, solemnizando el acto, S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri, los Ministros de Guerra, Hacienda e Industria, los generales señores Altamirano, Brieba, Cabrera, Iturriaga, Dublé, Yávar, Contreras y Gutiérrez;

además, el primer Alcalde de Santiago, señor Luis A. Cariola; los subsecretarios de Guerra y Marina, algunos jefes del Ejército, representantes de la prensa y los oficiales de la Escuela de Aviación.

En medio de una charla amena e interesante, se desarrolló el almuerzo, que fué amenizado por la banda del Regimiento Ferrocarrileros.

Poco después de las 14 horas, se levantaron los comensales y subieron a la terraza del Ecuatorial, desde donde pudieron admirar el hermoso golpe de vista que presentaba el aeródromo con los 38 aviones distribuidos en correcta formación, y en el orden siguiente:

Ocho aviones Avro, en línea, con frente al S., a la altura del extremo N. del Almacén Técnico (construcción ubicada frente a los hangares de madera, y que en su parte superior tenía tribu-



El Ministro de la Guerra acompañado del general Contreras y del Director de la Escuela. Cap. Urzúa.

nas que servían para presenciar los vuelos).

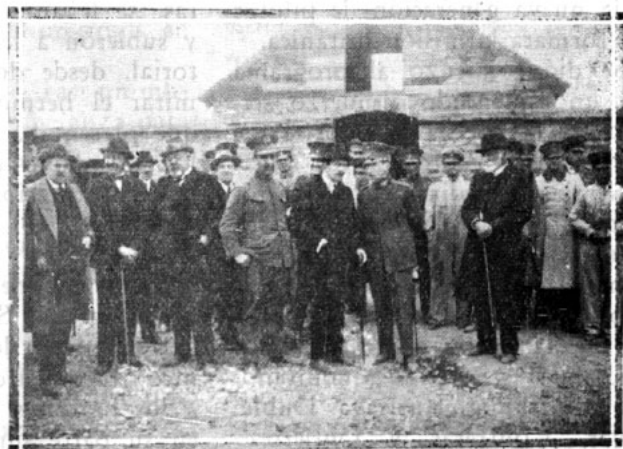
En segunda línea, a 150 metros de los Avro, estaban los aviones de la bandada de entrenamiento, a saber: dos De Haviland, dos Scout y dos Bristol.

Finalmente, formando parte del Parque de Aviación, en contacto y paralelo al camino que une los hangares de madera y de ce-

llo, se distinguía en una sola línea, el Caudron de Mlle. Bolland; el S. V. A. del piloto italiano, sargento Bó; un Spad, un avión de propiedad del aviador civil, Clodomiro Figueroa; y los aviones Bristol, Scout y De Haviland, en reparación.

La comitiva, presidida por el Primer Mandatario de la República, se dirigió a ocupar las tri-

El Ministro de la Guerra, señor Sánchez G. de la H., durante una visita que hizo a la Escuela, en vísperas de celebrarse la ceremonia del bautizo de aviones.

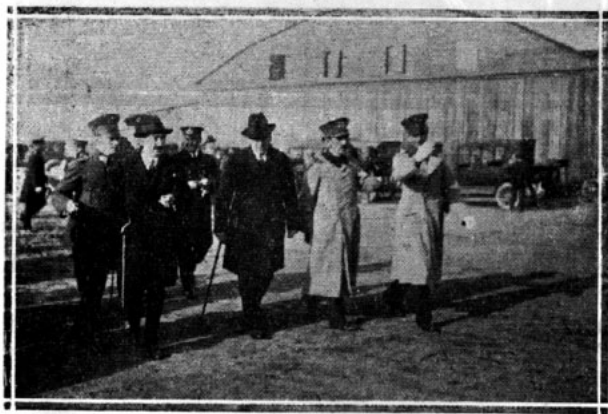


unas especiales frente al almacén técnico, mientras las bandas rompían con los acordes de la Canción Nacional.

Acto continuo se dió comienzo a la entrega de diplomas, para lo cual, el general Contreras fué llamando uno a uno a los oficiales, haciéndoles entrega de sus títulos, el Excmo. señor Alessandri y sus Ministros de Estado.

alincadas en medio de la cancha.

En el más completo orden se pusieron en marcha los Avro que, tripulados por los capitanes Aracena y Baraona, y los tenientes Sáenz, Yuseff, Ewing, Sosa, Tuschaens y Montecino, fueron abandonando el campo para comenzar en el aire una serie de audaces evoluciones que llamaron justamente la atención de la concurrencia, por



S. E. el Presidente
de la República diri-
giéndose a las tri-
bunas oficiales.

Constituyó una nota impresionante el momento en que el general Contreras pronunció el nombre del teniente Julio Illanes, agregando "muerto en actos del servicio". Ante este llamado, los oficiales se colocaron firmes e hicieron el saludo militar, mientras la concurrencia se descubría respetuosamente, rindiendo en silencio un sentido homenaje al malogrado aviador.

Terminada la entrega de diplomas, los oficiales designados para volar, se dirigieron a sus habitaciones a vestirse, mientras la comitiva revisaba las bandadas de instrucción y de entrenamiento,

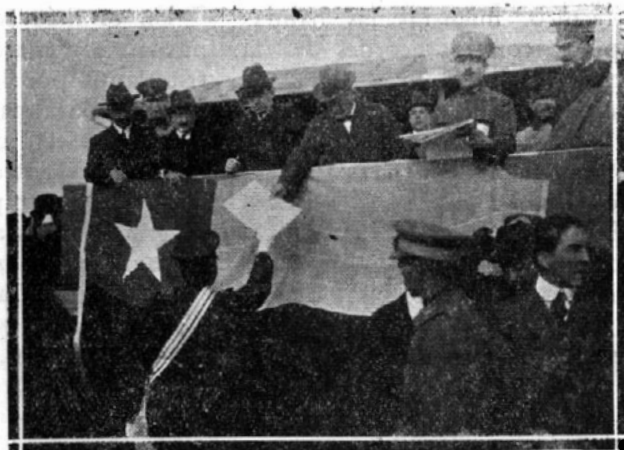
la seguridad con que las ejecutaban sus pilotos.

El público aplaudió con entusiasmo las difíciles y arriesgadas maniobras, cuya contemplación causó en algunos espectadores, especialmente entre las damas, verdadera impresión.

Al cabo de veinte minutos de evoluciones, los pilotos condujeron sus máquinas al campo de aterrizaje, demostrando una precisión absoluta para "tocar en los tres puntos" (*).

(*) Ver nota en pág. 208 del I tomo de esta obra.

Durante la entrega
de diplomas a los
oficiales alumnos de
la misión Scott.



Tan pronto terminaron los vuelos anteriores, se alistó el Bristol "General Bulnes", en que el teniente Godoy voló por primera vez sobre los Andes y, tripulado por el teniente Ewing, dejó el aeródromo para efectuar un magní-

fico vuelo que mereció justos aplausos.

Se dió término a la tarde aeronáutica con el vuelo de un De-Haviland que pilotó el teniente Rafael Sáenz.

Cerca de las 17 horas y des-



El Excmo. señor Alessandri, acompañado de sus Ministros, revistando los aviones bautizados con los nombres de algunas provincias.

pués de presenciar la totalidad de los vuelos, el Primer Mandatario regresó a Santiago visiblemente impresionado por el buen pie en que se encontraban los servicios aeronáuticos.

Antes de retirarse el público, el general Contreras, acompañado del Nuncio señor Masella, de algunos adictos y miembros del Congreso, efectuó la imposición de nombres a los aviones, lo cual se realizó quitando el papel que cubría los fuselajes.

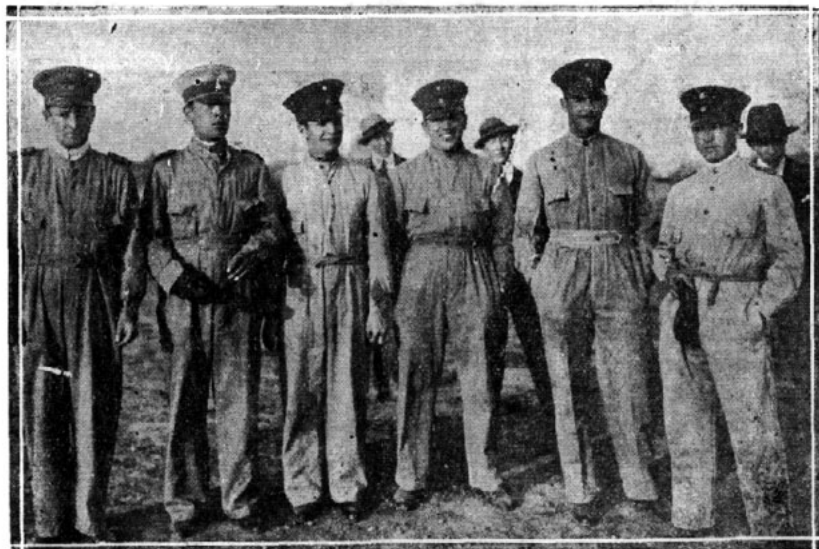
En esta forma se cumplía otra finalidad de la fiesta aeronáutica verificada el 13 de Mayo, cual era dar a conocer al público los nombres con que se bautizaron algunos aviones adquiridos con los fondos de la colecta pública del año 20.

Al respecto, cabe hacer una observación y es la siguiente:

Cuando en 1920, el general Contreras ideó la gran colecta pro-aviones, en momentos de alarma internacional y de crisis económica, las provincias aceptaron gustosas tal idea y cundió rápidamente el entusiasmo por llevarla a cabo con la prontitud posible.

Entre los días 26 y 28 de Agosto de ese año, se logró reunir \$ 1.140.732, que fueron depositados en su totalidad en el Banco de Chile, a la orden del Ministro de Guerra y Marina, para destinarlos a incrementar los servicios de aviación en la forma que fuera más útil y conveniente, dado el hecho que sólo las principales provincias pudieron juntar la elevada suma necesaria para comprar un aeroplano.

Con cargo a estos fondos, el Ministro, señor Ladislao Errázuz-



Los tenientes Herreros, Bravo, Maldonado, Acuña, Vergara y Lagreze, alumnos seleccionados del Curso Scott.

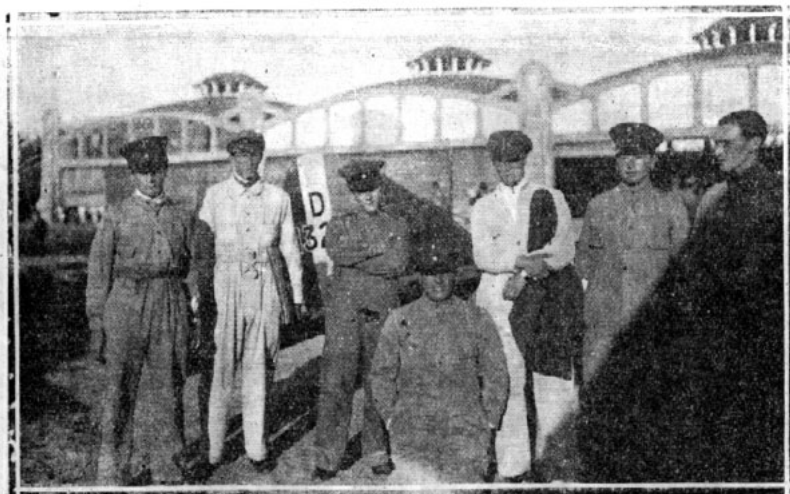
riz, adquirió por conducto de la Legación de Chile en Londres, y después de repetidas gestiones para obtener el más bajo precio, una bandada de seis aviones Avro, para la instrucción de la Escuela, dos Hidro-Avro para la Aviación Naval y un Bote volador.

Además, con el saldo, que no alcanzaba a cubrir el valor de un avión, se cancelaron otras cuentas pendientes del servicio. Por desgracia, no todas las provincias remitieron el dinero recolectado al Comité Central, invirtiéndolo en otras adquisiciones, como lo hizo Valdivia, al comprar los campos

de Chumpullo para polígono de la Unidad militar destacada en esa guarnición.

Por las razones aducidas y en atención a que la gran mayoría de las provincias aportaron su óbolo generoso, aún cuando no suficiente para adquirir cada una su avión, se optó, en homenaje a ellas, por inscribir sus nombres en los numerosos aviones con que contaba la Escuela de Aviación.

En honor a la verdad, sirvan estas líneas para desvirtuar los cargos que se formularon con motivo de la ceremonia del bautizo de los aviones.



Oficiales pertenecientes a la Bandada de De Haviland. De izquierda a derecha: Tte. Maldonado, Cap. Castro, tenientes Miranda, Acuña, Montecino, Lagreze y Amiot.



Mosaico del curso de la misión Scott.

ALGUNOS DE LOS MIEMBROS DEL CURSO DE TIERRAS ALTAS MILITARES DE 1921

CURSO DE PERFECCIONAMIENTO CON LOS ALUMNOS SELECCIONADOS DE LA MISION SCOTT

El desarrollo alcanzado por la aviación militar en el período de instrucción que, desde Noviembre de 1920 hasta Enero de 1922, tuvo a su cargo el mayor Scott, fué sin duda alguna enorme.

Sin embargo, no fué posible completar esta instrucción con el tiro aéreo, bombardeo, fotografía, comunicaciones inalámbricas, ni la cooperación al tiro de artillería, por falta de elementos. Llegados éstos a fines del período Scott, se pensó inmediatamente en aprovecharlos, pero se tropezó con la dificultad del mal estado del material aéreo, que debió soportar un intenso trabajo durante la misión inglesa. La superioridad, con muy buen criterio, resolvió paralizar las actividades de vuelo mientras durara la revisión total del material y fué así como, a contar del 8 de Enero al 8 de Abril de 1922, la Escuela de Aviación se convirtió en un gran taller, donde todos, mecánicos, suboficiales y oficiales, trabajaron por alistar el mayor número de aviones. El ingeniero Jefe de la Maestranza, Angel C. Carrasco, dirigió un curso especial de práctica de armadura, montaje y desmontaje de aparatos, prueba de motores, etc., del cual sacaron provechosas experiencias los oficiales alumnos.

A fines de Enero de 1922, el

mayor Scott regresó al extranjero. A petición expresa del Inspector de Aviación, el instructor inglés, antes de abandonar la dirección de la Escuela, procedió a clasificar a sus alumnos en tres categorías: buenos, regulares y malos. Su mejor informe recavó en la persona del capitán Aracena (*), quien recibió del mayor Scott instrucciones especiales para optar a la categoría de maestro. Bajo la dirección del instructor chileno, recibieron, a su vez, sus títulos de maestro, los capitanes Federico Baraona y Armando Castro.

Por orden de la Inspección General de Aviación, con fecha 26 de Abril, se cambió la organización interna de la Escuela, constituyéndose dos bandadas, la I (de Instrucción) y la E (de Entrenamiento), dirigidas por los capitanes, señores Castro y Baraona, respectivamente, con los instructores-ayudantes, tenientes Montecino, Tusschaens, Sáenz y Ewing, quienes tuvieron a cargo el curso de perfeccionamiento de que se hablará más adelante.

(*) Informe evacuado por el mayor Scott sobre la competencia del capitán Aracena:

Escuela de Aviación Militar, 23 de Octubre de 1921.— Señor Inspector General de Aviación.— Presente.—

En víspera de terminar mi labor en la Escuela, y de acuerdo con el plan que motivaba la organización transitoria que la Escuela ha tenido durante el período necesario para preparar el personal de oficiales pilotos que serían capaces de emprender la continuación del trabajo, bajo su propia responsabilidad, y sin supervisión técnica de mi parte, tengo el honor de elevar a V. S. la siguiente recomendación:

Entre todo el cuerpo de oficiales pilotos instruídos en la Escuela bajo mi dirección, el que se ha destacado más, por su preparación técnica y militar, es el capitán señor Diégo Aracena.

Este oficial ha demostrado aptitudes especiales en todas las esferas donde ha actuado. Es piloto muy bueno, se demostró como el mejor comandante de bandada entre los capitanes de la Escuela, y luego ha desempeñado el mando de las dos bandadas de aparatos de guerra, en forma muy eficiente.

Ha actuado también como comandante de Maestranza, con los resultados satisfactorios que había de esperar.

Pero más importante aún, y mientras que él ocupaba los distintos puestos de mando arriba mencionados, ha tenido a su cargo la inspección de Tiro Aéreo, y ha dirigido esta instrucción por iniciativa propia, en una forma que pone de manifiesto sus capacidades excepcionales de instructor, y el dominio que tiene de esta rama tan importante del entrenamiento del piloto.

Cuando se recuerda que esta instrucción de tiro aéreo es completamente nueva, y hasta últimamente desconocida en Chile, y que tiene igual importancia con el vuelo mismo, será posible apreciar la actuación, y la preparación técnica del referido oficial.

En consecuencia, y basando mi opinión sobre hechos, considero que el capitán, señor Aracena, de los capitanes en la Escuela, es el más capacitado y el indicado para asumir la Dirección de la Escuela, y sin hesitación

alguna lo recomiendo para ese puesto, seguro de que la preparación técnica y militar que él ha demostrado, le asegurará la ascendencia moral tan indispensable para el director de una institución de esta naturaleza.— (Fdo).
— F. P. SCOTT.

A medida que fué revisándose el material aéreo, se le destinó a ambas bandadas, en donde se le sometió a pruebas especiales de vuelo. (*)

Consistían estas pruebas oficiales de vuelo en las siguientes, que aún en la actualidad pueden servir de norma a los pilotos que han de volar un aeroplano recién salido de la Maestranza:

1.) El piloto designado para probar una máquina deberá exigir, ante todo, las Bitácoras correspondientes al motor y al aeroplano en donde se certificarán las circunstancias de que el aparato está listo para volar y las correspondientes anotaciones de la vida del aparato; 2) Se cerciorará personalmente del estado de todos los elementos de control y de su correcto funcionamiento, como asimismo, de lo correspondiente al motor y la armadura de la máquina. Los pilotos deberán observar la mayor prolijidad en esta revisión, ya que una inadvertencia cualquiera de los mecánicos, podría ocasionarles fatales consecuencias. 3) Una vez en el aire no intentará virar hasta no haber alcanzado los 1.000 pies de altura. 4) Observará con especial atención los siguientes puntos: a) Con el timón de dirección colocado en posición normal constatará que el aparato vuele en línea recta; b) Con el bastón colocado en posición normal, que el capot esté en el horizonte y las alas a un mismo nivel. En los aviones que tengan estabilizador con incidencia variable, el piloto se cerciorará que éste esté en posición normal antes de partir; c) Referente al motor, se

observará que las bombas de presión indiquen la normal. (2 y 1½ libras): en los motores fijos, que la presión de aceite sea normal, que no exceda de 40 ni sea inferior a 15 en los "Pumas", y entre 40 y 120 en los "Hispano"; que la temperatura del agua, antes de partir, no sea inferior a 60º y en el aire no sobrepase de 80º. En los motores rotativos será necesario cortar el contacto para cerciorarse de la temperatura del motor.

La Bandada I recibió siete biplanos Avro (N.os 75, 76, 78, 79, 80, 81 y 82), y la Bandada E. dos monoplanos Bristol, dos biplanos Scout y dos De Haviland; además de algunos aviones de reemplazo.

La eficiencia de este material en estado de servicio corrió a cargo de la Sección Maestranza, y garantizó sus condiciones de aptitud para el vuelo, el control técnico, ejercido por el mecánico jefe, especialista británico, señor Seabrook; por el jefe de ambas bandadas y Subdirector de la Escuela, capitán Aracena, y por los instructores, comandantes de las bandadas, capitanes Baraona y Castro, quienes, en resguardo de la vida de sus alumnos y de su propia responsabilidad, corrieron los riegos de las pruebas de cada máquina, antes de declararlas aptas para el vuelo.

A los pocos días de haberse celebrado en "El Bosque" la solemne fiesta de entrega de diplomas a los oficiales instruídos por la misión Scott, se ordenó a la gran mayoría de éstos, el regreso a sus Regimientos, designándose para

formar parte de un curso especial de perfeccionamiento, a los alumnos mejor calificados por el instructor inglés, los tenientes Sosa, Tusschaens, Yuseff, Montecino, Sáenz, Ewing, Herreros, Amiot, Lagreze, Maldonado, Zanelli, Bravo, Acuña, Vergara, Marcial Arredondo y Yávar.

No fué posible destinar un mayor número de alumnos, dado el escaso personal de instructores (capitanes Aracena, Baraona y Castro) y las escasas comodidades de alojamiento que tenía el casino de oficiales. (*)

La idea era crear Unidades de Aviación con los oficiales que terminaban este curso y que recibían su título de pilotos de guerra, para continuar llamando cada año al resto de oficiales clasificados en 2.ª categoría. Puede decirse que éste fué el comienzo de la organización definitiva que tuvo algunos años más tarde la Fuerza Aérea Nacional, cuando se crearon los Grupos y Escuadrillas de Anfibia con los pilotos de guerra titulados en la Escuela de Aviación.

Formaron parte, además de este curso de perfeccionamiento, tres oficiales de marina que aún no habían recibido instrucción de vuelo. Fueron ellos, los tenientes Adirio Jessen, Hebert Youlton y Luis Mariotti.

A continuación se reproducen algunas líneas publicadas en "El Mercurio", con motivo de iniciar-

(*) Actual casino de cal y ladrillo, comúnmente designado con el nombre de "Casino Viejo".

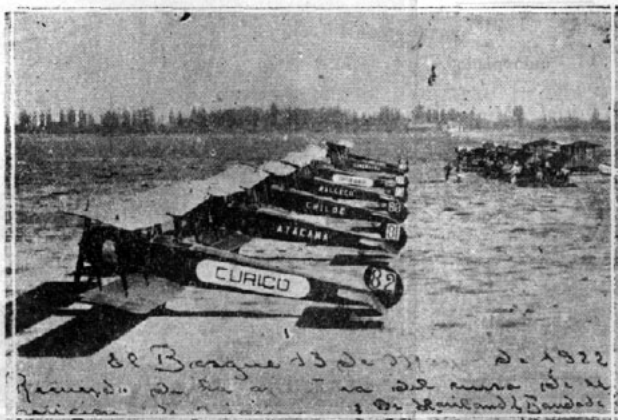
se el curso a que se hace referencia en el presente capítulo:

“De los sesenta alumnos instruidos por la misión Scott, sólo quince serán seleccionados para el curso especial que comienza el sábado. El resto volverá a sus Regimientos y allí esperará un nuevo curso de especialización. No quisiéramos calificar ésto demasiado duramente, ya que, ante todo, reconocemos que las circunstancias han producido esta situación, pero ella tiene muchas consecuencias desastrosas. Dentro de un año, el aviador, encerrado en su Regimiento, no será aviador: no hay nadie que niegue esta verdad, y el mismo mayor Scott era el primero en insistir, día a día, sobre ella. El oficial que fué esperanzado a la Escuela, volverá al Regimiento. Habrá deseado seguir y no es posible: no hay máquinas, no hay dinero. La misma selección en la que él no figure le colocará en una especie de segundo puesto muy desagradable. Y todo esto, en realidad, porque



El capitán Aracena, que recibió el título de maestro de vuelo con el mayor Scott.

La escuadrilla de aviones con que se inició el curso de perfeccionamiento.





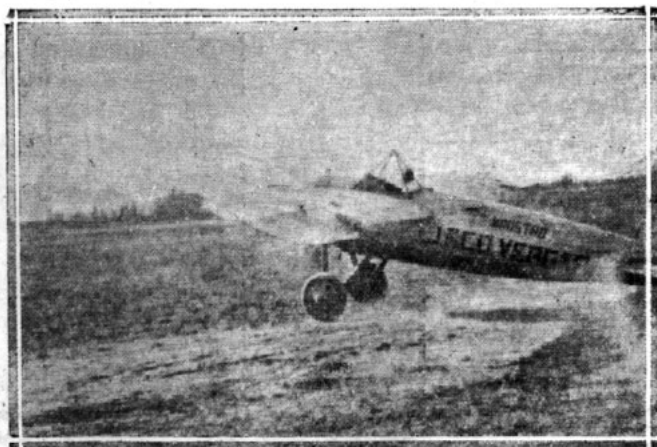
Oficiales uruguayos
con los Ttes. Mon-
tecino y Tusschaens

el aeródromo "El Bosque" se convirtió en una fábrica interminable de pilotos.

"No queda otra solución que organizar un curso especial para un número reducido. Después de ese gran año que acaba de pasar, volveremos a una aviación tranquila y pequeña. La Escuela de "El Bosque" tiene condiciones excepcionales de energía que más de

una vez han salido a luz. Estos últimos meses son un ejemplo. Terminada la misión Scott, durante una época política terrible, el aeródromo ha renovado, revisado y reparado todo su material. No hay un avión que no esté pronto otra vez para volar. Aquellos en que ocurrieron terribles accidentes están listos como cuando llegaron de la Fábrica. Y todo esto hecho en silencio, mediante

El monoplano
Bristol "Minis-
tro Fco. Verga-
ra" en los mo-
mentos de ini-
ciar un decolaje.



el esfuerzo de todos y cada uno.

“Los oficiales han sacrificado el intenso placer de volar, y durante meses la Escuela entera ha sido un enorme taller en el que todos, desde el mecánico hasta el piloto, tenían un trabajo que hacer.

“El Sábado las alas van a batirse por sobre el campo de “El Bosque”, y 45 buenos aviadores, habrán de ver, con dolor en el alma aquellos aviones que quizás no montarán más. Para los que quedan, la responsabilidad es grande. Serán como la base de esta nueva orientación militar. Poco tenemos ya que aprender en cuanto a pilotaje: la labor será ahora de preparación guerrera: el vuelo de largo aliento, el reconocimiento, los raids nocturnos, la fotografía, el bombardeo y la caza”.

La instrucción del curso se hizo, tanto práctica como terrestre, comprendiendo esta última, las asignaturas siguientes:

Asignaturas:	Profesores
Construcción y dinámica	Ingeniero de fragata, Federico Montenegro.
Tiro terrestre, aéreo y bombardeo	Capitán Aracena.
Cooperación aérea a las distintas armas y reglaje del tiro de artillería	Capitán Quevedo.
Telegrafía y telefonía inclusive	Teniente Gustavo Pinto.
Aeronáutica	Capitán V. Contreras.
Fotografía	Teniente Carrasco.
Táctica	Capitán Armando Marín.
Navegación y Meteorología	Teniente 1.º de marina, Adirio Jessen.

Las distintas actividades se desarrollaron normalmente dentro de los escasos medios de que se disponía, logrando recibir, diez y seis alumnos sus títulos de piloto de guerra (categoría “B”). No terminaron el curso los tenientes Bravo y Yávar, fallecidos en actos del servicio, en circunstancias que piloteaban un Avro y un Bristol, respectivamente.

En los últimos días de Diciembre, instructores y alumnos volaron hasta Talca, para cumplir con los últimos requisitos exigidos, a saber: haber efectuado un raid de 100 kilómetros en línea recta y una y media hora de vuelo en formación.

El más franco éxito coronó este raid, demostración del esfuerzo de ese grupo seleccionado de muchachos que, guiados por el propio Jefe de los Servicios (pasajero del capitán Aracena), llevó hasta las provincias que erogaron fondos para incrementar la flota aérea de Chile, el saludo y agradecimiento de todos los aviadores.



Grupo de mecánicos de
la Banda de Instruc-

ción.

Grupo de oficiales
del curso de perfeccio-

namiento: Ties. Lagre-
ze; Maldonado; Ewing.
Montecino y Acuña.

EL TENIENTE 1.º ALFREDO BRAVO, NUEVA VÍCTIMA DE LA AVIACION MILITAR

Víctima de un desgraciado accidente de aviación, falleció el 4 de Junio de 1922, en el Pensionado Salvador, el teniente 1.º Alfredo Bravo Romero, distinguido oficial de Caballería, que iniciaba un curso de perfeccionamiento en la Escuela de Aeronáutica Militar.

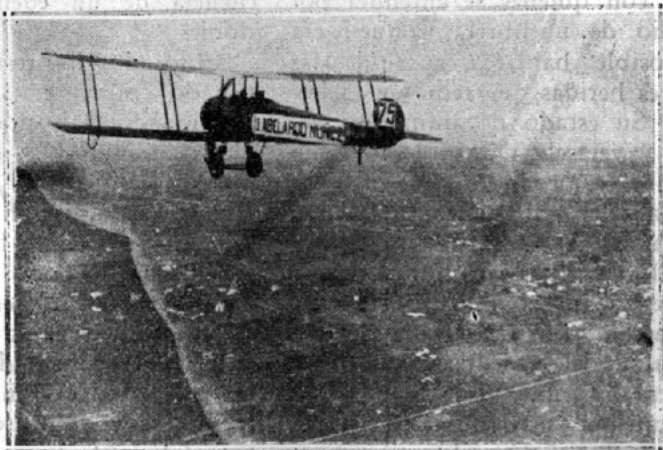
A las 10 horas del Martes 30 de Mayo, acompañado del sargento 2.º mecánico, Humberto Donoso, el teniente Bravo inició una serie de evoluciones en el Avro 75 "Abelardo Núñez", con el objeto de corregir la válvula de presión del estanque de bencina del motor, que funcionaba mal.

En uno de los tantos decolajes, y cuando nada hacía presagiar un desgraciado accidente, se vió con sorpresa que el motor del Avro desprendía gran cantidad de hu-

mo, a consecuencia de exceso de bencina. La escasa altura a que se encontraba y el hecho de no tener cancha al frente, indujo al piloto a iniciar un viraje a la izquierda, con manifiestas intenciones de aterrizar en el aeródromo.

El avión, falto de velocidad, por haber bajado las revoluciones del motor, no respondió a los comandos y se precipitó en spin, chocando bruscamente con el suelo.

El personal de la Escuela que presenciaba los vuelos, corrió presuroso al lugar de la caída, encontrando al piloto y pasajero bañados en sangre y sin conocimiento. Con todo el cuidado posible, se procedió a extraer a ambas víctimas de entre los escombros aún humeantes del Avro.



Conducidos a la Asistencia Pública de Santiago, se les practicaron las primeras curaciones por los doctores Haupt y Grez. Por haber recibido el golpe en la cara, el teniente Bravo sufrió la fractura del maxilar, desprendimiento total de la dentadura, fractura de algunos incisivos y heridas contusas en múltiples partes del cuerpo.

El mecánico Donoso sufrió el hundimiento del frontal, fracturas del maxilar y la nariz y otras heridas de gravedad.

Al día siguiente, para ser sometidos a operación ambos accidentados fueron trasladados al Pensionado del Salvador.

De los dos heridos, el mecánico Donoso era el que inspiraba mayores temores. La salud del teniente Bravo mejoraba cada día visiblemente, esperándose su pronto restablecimiento.

La pieza del enfermo veíase a todas horas concurrida por los compañeros de arma y sus amigos, con quienes se entendía por medio de un libreta, ya que le era imposible hablar a causa de las graves heridas que tenía en la boca. Su estado de ánimo no decaía y veíasele a menudo de buen humor, recordando los detalles de la vida bullanguera de la Escuela.

El Sábado 3 de Junio, en la tarde, la Inspección General de Aviación fué informada de que la salud del teniente Bravo experimentaba una franca mejoría. Esa misma tarde, numerosos pilotos acompañaron al paciente, y notaron en él especiales energías

que, por momentos, hacían pensar que ya se encontraba completamente restablecido. Así las cosas, nada permitió prever el desenlace que había de producirse horas más tarde.

Al entrar la noche, el aviador se quejó de malestar en la cabeza y falta de sueño, por lo que se le puso una inyección calmante para que pudiera dormir.

El soldado Parra, asistente del teniente Bravo, que velaba a su cabecera, notó que después de la inyección el enfermo recuperó el sueño tranquilamente, manteniéndose con un pequeño ronquido natural durante toda la noche.

A las 5.30 horas, Parra observó que el ronquido se paralizaba y el enfermo quedaba en absoluta inmovilidad. Se acercó a él y vió, con espanto, que estaba rígido y al parecer sin vida.

Rápidamente llamó a uno de los médicos del Pensionado y éste sólo pudo constatar el fallecimiento del teniente Bravo, a consecuencia de un edema pulmonar doble.

Colocados los restos del infortunado piloto en la capilla del Pensionado Salvador, fueron velados, montando guardia de honor sus compañeros y tropa de la Escuela de Aviación.

Conocidos como fueron los detalles y pormenores que rodearon el desgraciado accidente e impuesto el público de la mejoría que había experimentado el aviador, no fueron de extrañar las demostraciones de doloroso respeto con que el Ejército y civiles concurrieron al Cementerio a rendir el jus-



El teniente 1.º Alfredo Bravo Romero, nueva víctima de la Aviación Militar.

to homenaje que se merecía este nuevo héroe de la aviación militar.

Allí, en la última morada, muchos oradores alzaron su voz de despedida al extinto, entre ellos el teniente colombiano, Miguel Neira, que como compañero, tuvo oportunidad de aquilatar sus méritos.

“Señores:

El cóndor, emblema de la patria y de la Escuela, ha sido nuevamente herido. Sus alas, como inmenso crespón, cubren con tréfica sombra nuestros espíritus y nuestros corazones.

El teniente Bravo, que era toda una esperanza, no sólo para su familia, sino para la patria, ha caído, pero ha caído en cumplimiento del deber; por eso es que todos los que han sabido esta hecatombe, admiran el valor—sin distinción de grados, de sexos ni de edades—, jefes y soldados, hombres y mujeres, jóvenes y ancianos, venimos hasta aquí a rendirle justo homenaje al más alto acto de civismo, a aquel que, como éste, de antemano se ha convertido en heroísmo.

Bravo ha caído, no cómo aquellos elegidos de la vida, entre sus vicios y envuel-

tos en la púrpura imperial, sino como bueno, elegido por la muerte, con los ideales íntegros de honor y patria, cubierto con su sublime tricolor entre los férreos escombros de un ave fatal.

Teniente Bravo: vuestros camaradas de ayer, hombres como tú, modelados en la misma Escuela de desprecio por la vida y de abnegación por la patria, hoy lloran como niños alrededor de tu cadáver, no porque no merecieras muerte como ésta, por la que te has convertido, como con magia sagrada de niño, en hombre, y de hombre en héroe, sino porque con vuestra ida han sufrido la Nación, la Fuerza Aérea, y vuestros compañeros la pérdida de un buen soldado, de uno de sus mejores pilotos de guerra y de un noble y leal amigo.

Ese, vuestro glorioso tricolor, que ahora cubre vuestro juvenil e inerte cuerpo y que ha querido venir como a arrullaros en vuestra prematura última morada, cual Pelicano sagrado, está dando constantemente la sangre a sus hijos, con la esperanza y la fe de que en todas las actividades de la vida o cuando llegue el caso, sepan como tú lo habéis hecho, cumplir, con ese sagrado lema de “La Patria ante todo” y que hasta hoy día, con orgullo ostenta en medio de sus pliegues”.

RAID SANTIAGO - RIO DE JANEIRO

Allá por el año 1922, cuando los países más adelantados en materias aeronáuticas, aún no emprendían esa serie de vuelos a través de los continentes y de los mares, que más tarde asombraron al mundo entero, desde “El Bosque” alzaron el vuelo dos valientes capitanes: Aracena y Baraona.

Tenían por misión llevar al

Brasil, en el Centenario de su emancipación, el saludo del pueblo de Chile, representado en la persona de S. E. el Presidente de la República. Había que cruzar los Andes, volar por sobre la pampa argentina, el mar del Plata y el territorio uruguayo y, luego, desafiar las tormentas por sobre las selvas vírgenes del Brasil.

Las altas y nevadas cumbres del Andes y aquellos pedazos de tierra por tantos vínculos unidos a Chile, bien merecían el homenaje respetuoso de nuestros caballeros del aire, y fué así, como el día 29 de Agosto de 1922, dos aviones De Haviland, diestramente dirigidos y llevando bajo sus alas el tricolor chileno, se perdían de la vista de quienes tuvieron la oportunidad de presenciar desde "El Bosque" esa emocionante partida.

La idea de realizar este vuelo audaz tuvo su origen en la imaginación del ingeniero de la Dirección de Aeronáutica Sr. Ernesto Ried, apasionado admirador de la ciencia aérea. Tras un estudio detenido de la ruta y, después de considerar varios detalles referentes a los aparatos de que disponía la Escuela, los expertos estimaron que el viaje era realizable y que aún cuando en Sud-América no existía una red de aeródromos adecuados a la auto-

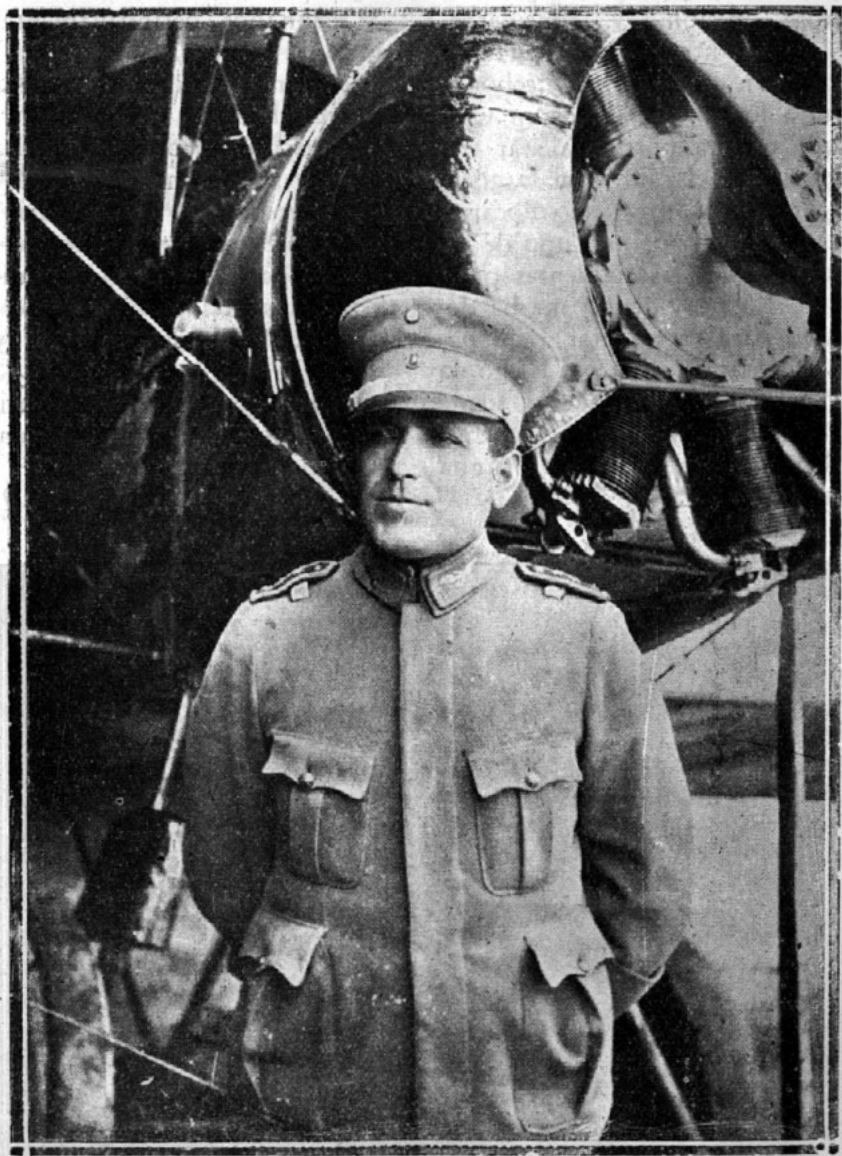
nomía de vuelo de nuestras máquinas, este inconveniente podía ser salvado considerando la capacidad de los pilotos.

Concedor el Supremo Gobierno de las aspiraciones de los aviadores chilenos de llevar un saludo al Brasil en el centenario de su independencia, resolvió, en un rasgo de entusiasmo creador, encomendar tal misión a los dos más preparados oficiales de la Escuela.

Era Ministro de Guerra en ese entonces don Roberto Sánchez García de la Huerta, y Jefe de los Servicios de Aviación, el coronel don Enrique Monreal. Notificado este último por el Sr. Ministro, de los deseos de S. E. el Presidente de la República don Arturo Alessandri Palma, e interrogado sobre si era posible llevar a cabo tan importante vuelo, el Coronel contestó "entusiasmado que la empresa era perfectamente realizable y que tenía la más absoluta confianza en el éxito de ella dada la



El capitán Castro, elegido para acompañar al capitán Aracena en su raid a Río Janeiro, y que debió ceder su puesto al capitán Baraona.



El capitán Diego Aracena, portador del mensaje aéreo al pueblo del Brasil, en el Centenario de su Independencia.

competencia y pericia de la generación de pilotos que formara la misión Scott. Elegidos en el primer momento los capitanes Aracena y Castro para cumplir tan honrosa misión, y considerando la brillante hoja de servicios del capitán Baraona, se echó en suerte a los dos últimos en vista de que no era posible alistar tres aviones para el raid. En la gorra del coronel Monreal se colocaron dos trozos de papel, en uno de los cuales se leían las siguientes palabras: "La providencia me ha designado para representar a mi patria en esta empresa". Llegó la hora del sorteo, y la suerte, siempre esquiva, dejó al capitán Castro sumido en la más profunda tristeza, mientras el capitán Baraona,

el "sordo Baraona" como se le apodaba, henchido su corazón de patriota, no omitía esfuerzos para que la empresa resultara lo mejor posible.

Designados definitivamente los capitanes Aracena y Baraona, éstos eligieron a su vez al ingeniero Arturo Ricardo Seabrook y, al sargento mecánico Manuel Baraona, respectivamente, para que los acompañaran. Con la más absoluta reserva, aún dentro del recinto de la Escuela, se procedió a alistar los aviones del tipo De Haviland 9, el "Ferroviario" y el "Talca".

Terminados los preparativos indispensables antes de emprender un vuelo de largo aliento, el Sábado 26 de Agosto de 1922,



En la sala de su despacho, S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri, hace entrega al capitán Aracena del mensaje de saludo al pueblo brasileiro

Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile

a
Su Excelencia el Presidente de la República
de los Estados Unidos del Brasil

Grande y Buen Amigo:

He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros mas esforzados navegantes aereos, el saludo cordial y afectuoso del Gobierno y del Pueblo de Chile, que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazon al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

El aviador chileno portador de este mensaje, representa un simbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstaculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vinculos tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcaran en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de

Vuestra Excelencia

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda sellada con el sello de las Armas de la República y referada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintiseis de Agosto de mil novecientos veintidos

Arturo Alessandri

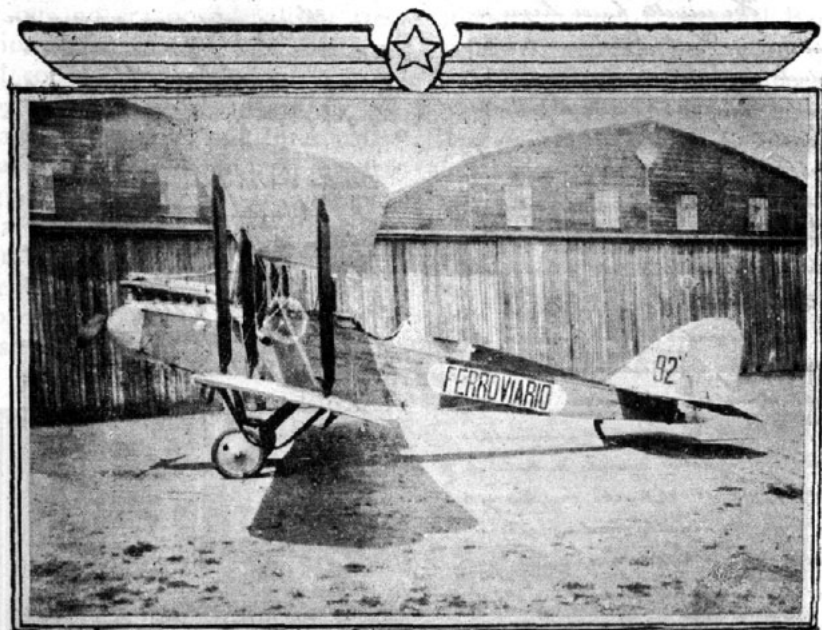
Facsimil del mensaje llevado por el capitán Aracena al Brasil.

S. E. el Presidente de la República recibió en audiencia al coronel Monreal y a los capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Barona Walton. En tal ocasión, el Primer Mandatario hizo entrega al capitán Aracena de un interesante documento redactado en forma muy elocuente, y que era el

mensaje de saludo que debían llevar los aviadores al Presidente del Brasil, Excmo. Sr. Epitassio Pessoa. Al hacer entrega de este mensaje al capitán Aracena, S. E. tuvo frases vibrantes, impregnadas de sincera y elevada emoción: "Capitán, ya sé que es Ud. valeroso y capaz de realizar esta hazaña.

Creo que su espíritu tendrá el temple de los que saben servir con heroísmo a la patria. Lleva Ud. este saludo del Presidente de Chile al Presidente de la gran Nación hermana y amiga. Será un heraldo de paz y un representante de las energías de esta raza chilena que tiene tantas virtudes morales

Ante las frases patrióticas del Presidente, el capitán Aracena, contestó: "Cumpliré fielmente esta honrosa misión que S. E. me confiere. Procuraré en lo posible ceñirme al itinerario y la ruta que me he trazado con el fin de presentarme ante S. E. el Presidente del Brasil. Sin embargo,



El "Ferroviario", la histórica máquina que, tripulada por el capitán Aracena y el ingeniero Seabrook, llevó hasta las lejanas tierras brasileras, en el centenario de su emancipación republicana, el saludo de Chile.

como grandes y desconocidos empujes. ¡Que Dios lo acompañe, capitán! Su viaje feliz contribuirá a la gloria de Chile entre las Naciones. Sea prudente, ponga toda su alma en la conducción de su nave y llegue hasta Río de Janeiro, en donde el gran pueblo del Brasil celebrará las fiestas centenarias de su emancipación republicana".

Excelencia, deseo hacerle una pregunta: Suponiendo que algun inconveniente me permitiera solo llegar a una ciudad brasileras, distante de la capital ¿Como debería hacer llegar el mensaje a manos del Presidente del Brasil?"

"En tal caso, de acuerdo con el Protocolo internacional, dirija inmediatamente una comunicación al Ministro de Chile en el Brasil,



El capitán Federico Baraona que, conduciendo el De Håviland "Talca", acompañó al capitán Aracena hasta Castellanos (Rep. Argentina), lugar en que sufrió un grave accidente que lo imposibilitó para continuar su vuelo.

repuso S. E., expresándole que Ud. lleva un mensaje destinado al Primer Mandatario de la nación amiga y se lo envía inmediatamente”.

Terminado este corto diálogo, el Excmo. señor Arturo Alessandri estrechó la mano de los pilotos y les deseó suerte.

A fin de que el capitán Baraona llevara también una copia autorizada del mensaje, y faltando algunas firmas, el documento quedó en la Presidencia hasta el Sábado 26, día en que el coronel Monreal se acercó al domicilio de S. E. a retirar el original y la copia que debían llevar los capitanes Aracena y Baraona, respectivamente. En poder del coronel Sr. Monreal el expresado documento, y a insinuación del director de “Las Ultimas Noticias”, Sr. César Silva Cortés, se le fotografió en la imprenta de “El Mercurio”, y a las 2 y media de la noche, en automóvil, ambos se dirigieron a Cisterna, a casa del capitán Aracena, a cuya señora entregaron el documento en sus propias manos, según declaración del coronel Monreal en el informe detallado que hizo del raid y que se publicó en las columnas de “El Mercurio” en los últimos días de Septiembre de ese año.

La partida de los aviones debía efectuarse al día siguiente, Domingo 27, en las primeras horas de la mañana, pero, desgraciadamente, amaneció lloviendo y hubo que postergarla hasta que se mejorara el tiempo.

Por la combinación transandina del Sábado 26, se dirigió a

Mendoza el ingeniero Sr. Ernesto Ried, elegido para que, adelantándose convenientemente, pudiera elegir cancha de aterrizaje, y solicitar de los pueblos por donde se iba a hacer el recorrido, los recursos necesarios y los elementos indispensables para el aprovisionamiento de las máquinas.

El Lunes 28 tampoco pudieron partir los aviadores por el tiempo que amenazaba lluvia; pero el 29 amaneció despejado y el sol radiante de la mañana tentó a los avezados capitanes, que conscientes de la delicada misión que se les encomendaba tomaron cuanto medida posible para coronar con éxito las distintas etapas del vuelo. En el aeródromo de “El Bosque” se notó ese día una extraordinaria animación: los mecánicos iban y venían en incesante trabajar, todos, aún los que tenían su ocupación en la cocina, deseaban aportar algo al éxito de la empresa que momentos después se iniciaría. Ambos De Haviland, prolijamente lavados y revisados, aguardaban frente a los hangares. A las 8 de la mañana aparecieron en la cancha los oficiales raidistas, siendo rodeados inmediatamente por sus compañeros de arma. Instalados en sus respectivas cabinas, Seabrook y Barahona en sus puestos, y después de probar los motores, se dió la orden de largar.

El De Haviland “Ferroviario”, con la cola levantada, liviano y ágil, se deslizó por sobre el pasto de la cancha e inició su vuelo. Cinco minutos después lo hacía el D.H. 9 “Talca”, pilotado

LA HISTORIA DE LA AVIACION EN CHILE

Por ENRIQUE FLORES ALVAREZ

TRES COMENTARIOS

(De "Las Ultimas Noticias", Santiago, Jueves 10 de agosto de 1933)

UNA HISTORIA

Hacer un recuerdo de un acontecimiento o de un simple detalle es hacer historia.

Historia es recordar!... ¡Recordar es vivir!

Los hombres que salen de la gran manada y vuelven atrás para recoger un despojo, y que retornan apresuradamente con un vago temor de ambientarse con las cosas dejadas, son también historiadores.

Un oficial de la Fuerza Aérea Nacional, el teniente don Enrique Flores Alvarez, ha vuelto atrás, y ha traído un libro pleno de recuerdos, escueto si se quiere, pero hondamente emotivo.

La vida de la Aviación en Chile, desde el Capitán Avalos, hasta el actual comandante de ella, don Diego Aracena. Ha recogido simplemente las gotas de sangre joven, que decoraban las alas de los aviones destruidos sobre los caminos, y algo del esfuerzo titánico de esa misma sangre, para emular al grácil vuelo de la nube.

¡Nada más! La historia de un puñado de hombres sin historia. Inquietudes de veinticinco años sobre la cordillera o sobre el mar. Bosques de un albatrós muerto en una ensenada austral.

Nada más, y sin embargo, de eso el teniente Flores, ha sacado una historia.

No despreció el modesto despojo, que dejó la gran manada, lo guardó en un libro pleno de exquisita emotividad.

Le felicito, es un historiador original y sentimental.

DIEGO BARROS O.

(De "El Diario Austral" de Temuco, Domingo 13 de Agosto de 1933)

UNA HISTORIA

Con este título se ha publicado recientemente un libro, impreso con elegancia, en que se narra la historia de la Aviación Militar Chilena, desde sus comienzos en el año 1913 hasta la misión Scott en el año 1920, del cual es autor el teniente de Aviación, don Enrique Flores Alvarez, de la Base Aérea de Maquehua.

En el prólogo del libro, del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, don Diego Aracena, se deja constancia de que la obra del teniente Flores Alvarez significa un valeroso aporte para la historia y que su laudable esfuerzo de investigación ha merecido una felicitación de la jefatura.

Hemos leído detenidamente el libro del teniente Flores y hemos coincidido en apreciar como el Comandante Aracena, que el esfuerzo de este oficial que constituye la más amplia y completa recopilación histórica que se ha escrito hasta la fecha, es digno de todo elogio, máxime si se considera que en la obra se rinde un tributo de admiración a los mártires de la Aviación nacional como un ejemplo para las generaciones futuras.

Se trata de un libro ameno que se lee con deleite desde la primera hasta la última página. Desfilan uno a uno ante el lector los numerosos mártires, precursores y cooperadores de la Aviación Chilena. Entre los aviadores civiles, Luis A. Acevedo que fué el primer mártir del valiente apostolado; el popular Clodomiro Figueroa que logró despertar un gran entusiasmo con sus audacias; David Fuentes, etc., y, entre los militares, el Coronel Dartnell que hizo notar la conveniencia de implantar un servicio militar de aviación análogo al francés; el capitán Manuel Avalos Prado, primer piloto aviador militar; el teniente don Francisco Mery Aguirre, primera víctima de la aviación militar; el capitán don Dagoberto Godoy Fuentelba, el héroe que atravesó por primera vez los Andes y hoy radicado entre nosotros; el teniente don Armando Cortínez, que un día cualquiera, sin permiso previo, realizó la hazaña de atravesar la cordillera de ida y vuelta, etc., etc.

No todos los hechos narrados son conocidos del público, en su mayor parte el libro encierra anotaciones inéditas. Así, por ejemplo, es interesante conocer los medios criollos, inventos criollos que se pusieron en práctica para poner a prueba la sangre fría y el valor de los pilotos.

Repetimos, en la obra histórica a que hacemos referencia, resalta su estilo ameno. Además de su redacción que denota firmeza literaria en su autor.

GILLAN.

(De "La Nación", Santiago 10 de Septiembre de 1933)

UNA HISTORIA DE LA AVIACION CHILENA

El teniente Enrique Flores Alvarez, aviador actualmente en servicio, acaba de publicar con el título de "Historia de la Aviación en Chile" un libro, cuidadosamente documentado sobre la evolución de nuestra aeronáutica militar, desde su fundación hasta el año 1920.

El libro del teniente Flores es una crónica de todos los sucesos aéreos, los grandes y los pequeños, los desgraciados y los gloriosos, que se han sucedido en el rápido desarrollo de la Aviación Nacional.

Recuerda el libro de bitácora de un marino que hubiera ido anotando, con fervor profesional, todos los acontecimientos que tienen relación con sus asociados, desde las características de la máquina hasta las condiciones atmosféricas en que han actuado los pilotos.

Junto a los jefes que han impulsado técnicamente su desarrollo, figuran los oficiales, sargentos y mecánicos; junto a los pequeños monoplanos de la primera época, los biplanos perfeccionados del tiempo moderno y hasta los menudos episodios, que dan al libro del teniente Flores, quizás su más característico relieve.

Con certero método, el joven aviador ha distribuido los capítulos de su obra por años y en el sucederse de los días y de los meses, va apareciendo la vida entera de la Escuela de Aviación con su rodaje administrativo y su existencia cotidiana, sus tanteos y vacilaciones, sus conquistas y sus triunfos, hasta constituirse en la poderosa arma ofensiva que honra hoy a nuestra Defensa Nacional.

Sin recargar los detalles, el autor ha aprovechado no sólo los recuerdos personales de los Aviadores supervivientes y su propia experiencia de piloto, sino los comentarios de la prensa sobre los episodios representativos de su evolución, conectando en esta forma la Escuela con el alma de toda la nación.

En los primeros ensayos de una técnica no conocida es cuando las dotes naturales de una raza dan sus frutos más personales. Los pilotos chilenos de esa época, no sólo fueron valientes en el sentido fisiológico del término, sino que desplegaron condiciones innatas de ingenio para suplir las deficiencias de las máquinas primitivas en las prácticas del vuelo y del aterrizaje.

Sea un ejemplo ese Duperbarril, invento de un operario criollo, en el cual se ensayaba el piloto sobre un asiento y con los ojos vendados, como los cadetes navales en los mástiles y vergas de un casco fondeado en el patio de la Escuela. Humorísticamente, los soldados llamaron Duperbarril a ese tonel movedido, parodiando al Deperdussin, complicada máquina francesa de ese tiempo en la preparación del vuelo.

No menos ingenioso es el monoplano Blériot, construido por un carpintero de apellido Penelas, montado sobre un pivote que semejaba, en su girar continuo, a un avión en vuelo y al cual se le bautizó con el mote de "EL TERROR", porque ocupaba el N.º 13 entre las máquinas aéreas que entonces poseía la Escuela de Aviación.

Sabemos, igualmente, de la antigua cancha en campo abierto en el Llano de Maipo y donde los animales de los fundos venían a pastar, pero los días de vuelo, dos perros del Regimiento, el TOGO y el CACHUPIN, se encargaban de echarlos del campo, entre ladridos y carreras, como en un día de rodeo.

Hay un breve espacio de tiempo, sin embargo, entre esta primaria enseñanza aeronáutica y su desarrollo técnico posterior.

Bajo los auspicios del Mayor Houston, aviador célebre de la guerra europea, la Escuela de Aviación va a adquirir un tinte moderno, de acuerdo con el progreso de esa ciencia en los países europeos; pero en las páginas de este libro, hecho con el fervor de un técnico y la generosidad de un camarada, figurarán los precursores civiles, Acevedo y Fuentes, las víctimas como Mery y Bello y los triunfadores como Godoy y Cortínez que, un día glorioso cruzaron por primera vez el macizo andino.

Hoy no es necesario que los perros limpien la cancha de animales. En magníficos hangares, como inmensos pájaros de plata, se guardan las máquinas modernas y un grupo de militares estudiosos y resueltos, mantiene el arma de aviación a la altura de las mejores de América.

HIMNO OFICIAL DE LA FUERZA AEREA DE CHILE

C A M A R A D A S

DIEGO BARROS ORTIZ

Con las alas enarcadas
en suprema sed de cielo.
dejaremos, camaradas,
cualquier día la legión.
El rumor de los aviones
quedarase en la hondonada
fusionado al recuerdo
de la madre y de la amada,
en el cofre de oro viejo
que quedó del corazón.

Revivamos en las alas
de la vida, compañeros,
ese vuelo sin escalas
todo azul de inmensidad,
y esperemos, siempre alegres,

siempre unidos, siempre hermanos
la fantástica batida
de los cóndores lejanos
que vendrán desde lo alto
a llevarnos Más Allá

Con las alas extendidas
en quimérica bandada
dejaremos, camaradas,
uno a uno la legión;
el rumor de los aviones
lo oiremos en los astros,
volaremos en las noches
como un gran tropel de albatros
siempre alegres, siempre unidos,
en fantástica visión.

Camaradas en la vida
y en la muerte, camaradas,
no olvidemos que la gloria
se ha prendido en el avión.





El ingeniero Arturo

Ricardo Seabrook, que

acompañó al capitán

Aracena en su vuelo

al Brasil.

por el capitán Baraona. En tierra, un centenar de gorras y manos se agitaron deseando éxito a los mensajeros del aire; mientras el acompasado run-run de los Siddeley Puma se fué callando poco a poco.

Conjuntamente con los De Haviland, decolaron dos Avros piloteados por los tenientes Montecino y Carrasco, a fin de servirles de escolta hasta los primeros contrafuertes de la Cordillera. Desde ese instante, todos los presentes en la Escuela de Aviación, entre ellos el coronel Monreal y el Director del Establecimiento, cap. Arman-

do Urzúa, y algunos periodistas, quedaron preocupados por la suerte de los aviadores.

Transcurridas las primeras horas en medio de general expectación, empezaron a llegar telegramas de los distintos puntos de la Cordillera que anunciaban el paso de los aviones por Las Cuevas, a las 10 de la mañana; por Uspallata, a las 10.10 y luego algunas noticias contradictorias que anunciaban el paso por sobre Mendoza en dirección a San Luis, punto indicado como término de la primera etapa, y otras que afirmaban que los aviadores conti-

nuaban rumbo directo a Buenos Aires.

Pronto se recibió un telegrama del capitán Aracena en que anunciaba que, debido al mal tiempo, había aterrizado en Mendoza a las 11.20 hrs. sin novedad, y que el capitán Baraona lo había hecho en Villa Krausse, cerca de San Juan, a las 11.55 hrs.

Debido al frío intenso que domina en la región cordillerana durante los meses de invierno, y por carecer de ropa adecuada para tales travesías, los tripulantes del "Ferrovionario" y del "Talca" sufrieron las consecuencias de las quemaduras originadas por la nieve. Según declaración del ingeniero inglés, Sr. Seobrook, el frío en la

Cordillera alcanzó a más de 20° centígrados bajo cero, frío que le despedazó el impermeable que llevaba puesto, y que al capitán Aracena le heló parte del pie derecho, debido a una rendijilla abierta frente al comando, por donde se filtraba un chiflón de aire. Como al piloto le era imposible retirar el pie de ese lugar, hubo de soportar con estoica resignación el frío glacial de esas regiones.

La siguiente narración oficial del capitán Federico Baraona proporciona una idea de lo que fué la travesía de la Cordillera, y luego la continuación del raid hasta Castellanos, lugar en que este oficial sufrió un accidente que lo privó de continuar el vuelo.



El sargento Manuel Barahona.

"El día 27 de Agosto de 1922, quedaron listos los aviones para efectuar el raid El Bosque - Río de Janeiro.

"Mi máquina "Talca" N.º 96 se encontraba en espléndidas condiciones, alcanzando una velocidad normal de 85 millas.

"El día 29 partí a las 8.30 A. M., llevando de pasajero al mecánico, cabo 1.º Manuel Barahona. El día se presentaba espléndido, sin una nube en el horizonte, pero el frío era intenso: la Cordillera cubierta de nieve desde los primeros cerros de Colina.

"En Río Blanco alcancé al avión del capitán Aracena y navegamos juntos hasta cerca de la cumbre, a una altura de 5.000 metros.

"Aquí empezó a hacerse muy penoso el vuelo, por la temperatura, que en la Estación Juncal alcanzó a 26º bajo cero. Nosotros la sentíamos aún más baja por efecto del viento huracanado. Por haber estado a punto de chocar, tomados por dos corrientes contrarias sobre Juncal, resolví separarme del capitán Aracena.

"El motor funcionó correctamente durante la primera parte del trayecto, empleando todo el compensador. A 1.300 revoluciones, con el radiador cerrado, la temperatura del agua se mantuvo en 55º. Empleando el estanque derecho de bencina, noté que la hélice de la bomba respectiva, poco a poco fué disminuyendo sus revoluciones hasta detenerse completamente; el aceite que la lubricaba se había congeado.

"Como el motor comenzara a fallar tuve necesidad de planear y probé el estanque de emergencia con el cual el motor trabajó normalmente; después empleé el estanque izquierdo, y vi que la bomba de este lado no había sufrido con el frío, pues el tubo de escape le proporcionaba cierta calefacción. Pude ver que Aracena poco después tuvo el mismo contratiempo: estando 200 metros más alto que yo, su máquina empezó a bajar horizontalmente impulsado por una fuerte corriente descendente. Debe haber perdido unos 1.000 metros de altura pues lo vi en el fondo de una quebrada y lo creí perdido. Mantuve el rumbo y seguí sólo, avanzando muy lento, azotado por el huracán que hacía dar tumbos y sacudidas violentas a la máquina; el bastón quedó suelto en muchas ocasiones, cuando más necesitaba emplearlo por estar la máquina completamente fuera de su posición normal.

"En Caracoles, no pude beber el café que llevaba en una cantimplora, por estar congeado, lo que puede atestiguar el Sr. Bates dueño del diario "Los Debates" de San Juan y muchas otras personas. A pesar de los guantes de piel que llevaba, el frío me puso rígidos los dedos; necesitaba recurrir al mecánico para que me golpeara las manos normalizando la circulación de la sangre. Temía que, si continuaba el viento contrario, el frío pudiera vencernos. Por otra parte veíamos que desde los cerros se

iba levantando una tupida neblina. Supimos después que si una máquina hubiera caído a la vista del personal de la Estación, éstos no habrían podido acudir a socorrernos y no habríamos podido llegar hasta ellos, pues la gran nevada de los días anteriores nos lo habría impedido.

“A las 10.30 A. M. pude comprobar que me encontraba a rumbo y cerca de Mendoza, pues volaba a esa hora sobre el cerro de Jaula que se distingue por su altura de 5.100 metros.

“Hacia adelante se veía todo cubierto por la neblina y opté por variar el rumbo al Norte donde se divisaba despejado el horizonte. Esto lo hice por no comprometer el éxito del viaje.

“Navegué cerca de una hora con viento por la espalda, y al salir de la neblina me encontré sobre un Hipódromo que me ofrecía una buena cancha de aterrizaje. Aterricé en perfectas condiciones, en ese lugar, a las 10.30 A. M., después de haber recorrido una distancia de 300 kms. Estábamos en Villá Krausse, a 15 kms. de San Juan. Nos sacaron de la máquina, pues, el frío nos tenía rígidos los miembros y no podíamos ni hablar. Estuvimos tendidos al sol como $\frac{1}{2}$ hora. Después, el Sr. Bates me ofreció su automóvil para ir a San Juan, pues yo deseaba saber noticias del capitán Aracena y recibir sus órdenes para continuar el viaje. A las 12 M. pude ponerme en comunicación telegráfica con él y supe que a las 11.30 había aterrizado sin novedad en Mendoza. A las

2 P. M. recibí orden de reunirme con él en esa ciudad y partí a las 2 $\frac{1}{4}$; aterricé en Mendoza a las 3.10, cubriendo esa distancia de 150 kms. en 55 minutos. Aquí pude imponerme que al capitán Aracena se le había quemado el pie derecho con el frío de la Cordillera y que ésto le impedía seguir el viaje. Acudieron a atenderlo profesionalmente cinco cirujanos, los que comprobaron que había principios de gangrena. Gracias a un esmerado tratamiento, de día y de noche, desapareció el peligro y el fuerte dolor, quedando capacitado para continuar el raid. El día 1.º de Septiembre, a las 8.30, salimos de Los Tamarindos con rumbo a Villa Mercedes. Tomamos unos 200 mts. de altura y viajamos con visibilidad sumamente escasa, a marcha económica, 900 a 1.000 revoluciones. Por la carta íbamos reconociendo las diversas poblaciones y los pocos accidentes del terreno. En San Luis lanzamos paracaídas con saludos para el Sr. Comandante Juanto que ha sido muy galante y hospitalario con los aviadores chilenos. Aterrizamos en una estación a 14 kms. al Oriente de Villa Mercedes donde los estancieros argentinos nos brindaron cariñosa hospitalidad. No pudimos salir ese mismo día pues el aceite que había sido pedido con cuatro días de anticipación, sólo llegó al día siguiente a las 7. En esta jornada cubrimos una distancia de 330 kilómetros.

“Salimos el día 2, más o menos a las 8 A. M. con rumbo a Rufino. Se nos había avisado tele-



Durante una cariñosa manifestación ofrecida en Villa Mercedes a los capitanes Aracena y Baraona,

gráficamente que había buen tiempo.

“Navegamos molestados por un fuerte viento N. E. que nos hacía atravesar las máquinas a la dirección del rumbo. A poco andar nos alcanzó una neblina que al principio no nos fué muy molesta porque permitía cierta visibilidad. Con un viento menos violento, pudimos haber navegado sobre la neblina, pero en tales condiciones no habríamos tenido observación a tierra y Aracena optó por volar bajo. Más adelante la neblina se hizo tan densa que navegábamos a menos de 10. mts. de altura. Tuvimos que aterrizar en las proximidades de una estación donde preguntamos telegráficamente por

el tiempo; se nos respondió que 20 kms más adelante estaba despejado. Partimos nuevamente pero la neblina era más espesa, hasta el punto de tener que volar casi al nivel del suelo. Después de pasar por la Estación de la Picaza, que queda en medio de una gran laguna, Aracena desistió de seguir adelante. Volvimos 14 kilómetros atrás y en el momento en que Aracena aterrizaba bien en Castellanos sentí que mi tren de aterrizaje tocaba en un poste de fierro. Dí todo motor y la máquina siguió volando, dejando en el poste el tren completo. Aterricé en esta forma 200 mts. más adelante sin violencia.

“Tanto yo como el ingeniero

Sr. Ried, que llevaba de pasajero, no sufrimos daños personales.

"La máquina resultó con el tren, hélice, parte delantera del fuselaje y un aleron quebrados.

"Alcancé a cubrir una distancia de 1.070 kilómetros en total.

"Como recibiera orden telegráfica de volver por la combinación más próxima, hice desarmar la máquina y embalar los instrumentos. Todo quedó en un local facilitado por el Alcalde del pueblo, Sr. Antonio De Medio y a cargo del mecánico Barahona".

Contratiempos invencibles, ocasionados por las tormentas en la Pampa, obligaron al capitán Baraona a desistir de la prueba, después de cubrir las dos primeras etapas. La suerte esquivada que lo

eligiera para cumplir con tan heroica misión, lo derribaba en Castellanos, a 398 kms. de Buenos Aires, y tronchaba su más cara ambición: llegar a Río de Janeiro.

Al día siguiente de ocurrido el percance al capitán Baraona, o sea el 3 de Septiembre, a las 12.30 horas, levantó el vuelo desde Castellanos el capitán Aracena, con el ingeniero inglés Mr. Seabrook, rumbo a Palomar. A las 12.50 fué anunciado su paso por Alberdi; a las 13.12, por Alem, a escasa altura; a las 13.30, por Junin; a las 14.12, por Rawson; a las 14.30, por Mercedes.

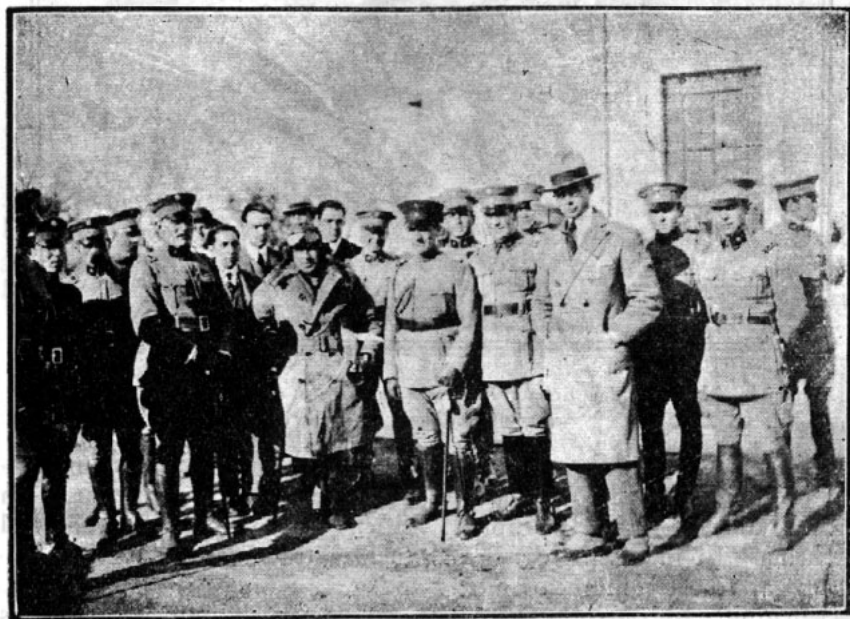
Pocos minutos después de las 15 horas, desde el Palomar se distinguieron en el horizonte tres puntos negros que correspondían al avión del capitán Aracena y a



Después de aterrizar en el aeródromo "El Palomar", Aracena y Seabrook reciben la bienvenida de los aviadores argentinos.

dos aviones argentinos que, pilotados por los Ttes. Parravicini y Perugoria, habían salido al encuentro del aviador chileno, alcanzándolo en Mercedes, desde donde lo escoltaron hasta tocar tierra en Palomar. Al aterrizar en

dolores que le producía su pie herido por las quemaduras provocadas por la baja temperatura de la Cordillera. En compañía del Director del establecimiento, coronel Crespo, de los oficiales y algunos periodistas, llegó hasta las



El capitán Aracena acompañado de los jefes de la Aviación Militar Argentina, agregado militar chileno, coronel Palacios, y periodistas bonaerenses, momentos después de su aterrizaje en "El Palomar".

forma magistral en una calle que le abriera el personal de la Escuela de Aviación argentina, y detener su máquina frente al Comandante de la Unidad, los presentes no pudieron contener su entusiasmo y admiración y prorrumpieron en la más estruendosa ovación.

El capitán fué descendido de su avión y avanzó apoyándose en muletas que usaba para aliviar los

oficinas del aeródromo en donde fué solícitamente atendido por el cirujano Sr. Guaita, quien prosiguió el tratamiento iniciado en Mendoza por los doctores Metrau y Fontana, para evitar la amputación del pie del capitán Aracena, ya que se le había declarado un principio de gangrena seca.

A fin de dar tiempo para una



El capitán Aracena y don Ernesto Ried con los oficiales aviadores de la Escuela de Aeronáutica Militar Argentina.

revisión prolija del "Ferroviario", el piloto chileno resolvió permanecer un día entero en la capital argentina. El ingeniero Mr. Seabrook, al recorrer minuciosamente la máquina, encontró tres resortes de válvulas rotos y otros defectos de menor consideración, pero que al no verlos oportunamente pudieron haber sido causa más tarde de alguna falla repentina.

Con ocasión de la estada del capitán Aracena en Buenos Aires, la prensa de esa capital sin distinción, publicó grandes fotografías y extensas informaciones llenas de elogio, sobre todo por la férrea voluntad del militar chileno que, no obstante tener su pie enfermo y dolorosamente herido, no trepi-

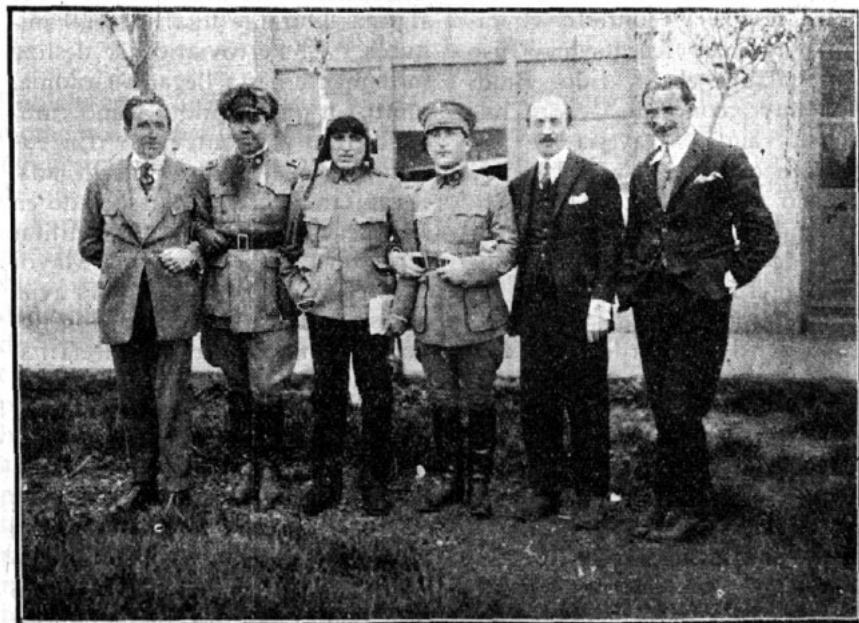
do en continuar su raid, cumpliendo triunfalmente una parte tan difícil como lo era entonces el vuelo a través de los Andes.

Al dejar estampadas en estas líneas las delicadas atenciones que recibiera un oficial de nuestra Fuerza Aérea en tierra argentina, justo es rendir un homenaje de admiración a los aviadores de ese gran pueblo hermano. Eduardo Newbery, el sargento Romero, el Tte. Manuel Félix Origone, Jorge Newbery y Matienzo, y últimamente los Ttes. Osvaldo Fox y José V. González y muchos otros son los exponentes idos de esa pléyade de valientes muchachos que forman el cuerpo de aviación Argentino,

Fué su primera cancha de ejercicios, y hoy uno de los más modernos aeródromos sudamericanos, El Palomar, situado en la estación del mismo nombre, a 17 kms. de Buenos Aires. Fundado como escuela civil de aviación por una compañía franco-argentina en 1911 bajo la dirección del aviador Paris Le Clerc, sus instalaciones fueron adquiridas más tarde por una compañía manufacturera de tabacos que las regaló al Gobierno para iniciar una Escuela de Aviación Militar, aprovechando el terreno que pertenecía al Fisco. Desde aquel entonces, primero, bajo la dirección del aviador francés Marcel Paillette; después, de los in-

genieros Jorge Newbery y Alberto Mascías, y, más tarde, de los primeros aviadores militares, la Escuela ha ido surgiendo y aumentando en importancia hasta convertirse en la actualidad en un aeródromo modelo.

Grandes caracteres asumió el almuerzo que con motivo de su paso por allí ofrecieron los jefes y oficiales de la aviación militar argentina al capitán Aracena y al ingeniero Seabrook. Entre los asistentes figuraron el Director de la Escuela, coronel Sr. Crespo, el Jefe del Grupo I, capitán Zuloaga, el Sr. Edo. Bradley, los capitanes Parodi, Andrade, Morel, Becerra



El capitán Aracena, el ingeniero Seabrook y don Ernesto Ried, con los ases de la aviación argentina. De izquierda a derecha: señor Ried, mayor Zuloaga, cap. Aracena, cap. Parodi, señor Edo. Bradley e ing. Seabrook.

y Poco; 75 oficiales de aviación, entre ellos el Tte. de marina peruano, Sr. Baltazar Montoya, agregado al Palomar como alumno de la Escuela.

Banderas argentinas y chilenas, entrecruzadas, adornaban el recinto. El ambiente de camaradería que reinaba fué la más palpable demostración con que se quería exteriorizar en la persona del capitán Aracena el aprecio al resto de los aviadores sudamericanos, porque parece una ley natural que los aviadores no tengan fronteras. Forman un conjunto de hombres cuya patria está, ante todo, en el cielo del territorio y se extiende luego a la del mundo entero.

Ofreció la manifestación el coronel Crespo, y contestó el capitán Aracena. Luego hizo uso de la palabra el Sr. Edo. Bradley, muy conocido en Chile por su audaz travesía de los Andes en esférico, el año 1916, y se refirió al Presidente Alessandri, calificándolo como el símbolo de paz de la América. Habló a continuación el ingeniero chileno y entusiasta impulsador del raid, Sr. Ernesto Ried, y recordó con afecto a las primeras víctimas argentinas, caídas en medio del terrible silencio de las empresas del aire. Poco después de las tres de la tarde se daba por terminada esta manifestación, que dejó en los comensales un recuerdo inolvidable.

El 6 de Septiembre, desde las primeras horas de la mañana, numerosas personas se trasladaron al aeródromo de "El Palomar" para despedir al aviador chileno, que partía en demanda de Montevideo.

Sacado "El Ferroviario" de su hangar y revisado una vez más por Mr. Seabrook, el inteligente ingeniero inglés, los raidistas tomaron colocación en sus puestos. Ultimos saludos y, en medio de una gran ovación y deseos de feliz viaje, "El Ferroviario", como tantas otras veces, se elevó majestuoso, guiado por la mano maestra del capitán Aracena. Eran las 9,20 horas cuando el avión chileno se perdía en el horizonte escoltado por tres Bristol y tres Spads. Una espesa niebla sobre el estuario del Plata, obligó al piloto chileno a volar a escasa altura, entre un pesado cielo gris que aplastaba la superficie de un mar agitado, cuyo horizonte no se divisaba por parte alguna. Durante una hora 20 minutos, "El Ferroviario" se deslizó sordamente hasta llegar a Colonia, punto en que el piloto tomó rumbo directo a Montevideo. En conocimiento de su próxima llegada, el capitán Aracena fué esperado en la Escuela de Aviación Militar Uruguaya por el Director, Mayor Cesareo Berisso y demás jefes aviadores, el Cónsul de Chile, don Julio C. Campos, alumnos de la Escuela y numerosos espectadores. A las 11,30 hizo su aparición en la capital uruguaya, escoltado por tres Avros que tripulaban los oficiales uruguayos, Ttes. Lacosta, Farías y Galeno. Como en ocasiones anteriores, el capitán Aracena aterrizó en forma admirable, siendo ovacionado por los presentes. En Uruguay, el representante diplomático chileno, señor Enrique Cuevas, presentó el piloto al Ministro de la Guerra, general Sebastián



El piloto chileno. Aracena, momentos después de descender de su avión en Montevideo, charla con los jefes de la Aviación Militar Argentina.

Buquet, con quien departió breves momentos, manifestándole sus agradecimientos por las atenciones de que era objeto.

El mal estado del tiempo obligó al capitán Aracena a retardar su partida hasta el día siguiente de su llegada a Montevideo. El 7 de Septiembre, a pesar de haber recibido malos informes del tiempo, el piloto decidió partir rumbo a Treinta y Tres, cosa que hizo a las 8,45 hora uruguaya. Después de un vuelo sin mayores alternativas, arribó a las 12,15 horas a esa ciudad, emprendiendo, momentos después el vuelo rumbo a Pelotas (en territorio brasilero), pero hubo de desistir continuar hasta ese punto, debido a la densa neblina, que lo obligó a tomar tierra sin novedad en Ver-

gara, distante 15 leguas de Treinta y Tres, y próximo a la frontera brasilera.

El 8 de Septiembre, aprovechando las buenas condiciones climáticas, el piloto chileno cubrió, sin contratiempos, la etapa Vergara-Pelotas, ciudad esta última situada en territorio brasilero, a 30 kms. de la costa y en la cual el piloto recibió las primeras demostraciones de aprecio de parte de los habitantes del gran pueblo del Brasil. El capitán Aracena sólo permaneció en Pelotas el tiempo indispensable para proveerse de combustible, y continuó el vuelo en las primeras horas de la tarde con rumbo a Porto Alegre, distante 470 kms.

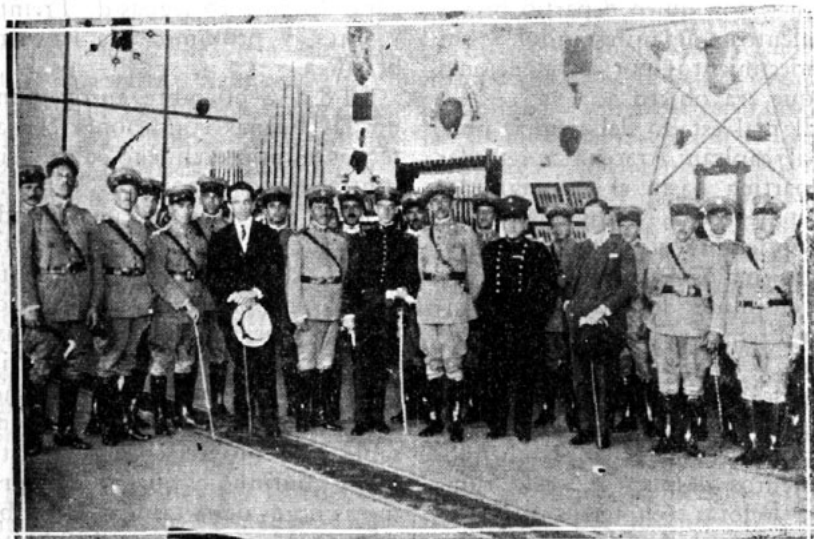
El valiente capitán cubrió esta nueva etapa, aterrizando sin novedad en el campo de Gravataly, don-

de era esperado por una gran multitud que le tributó un cariñoso y patriótico recibimiento. Pernoctó en esa ciudad, y al día siguiente alzó de nuevo el vuelo rumbo a Florianópolis, pero la violencia de un temporal de viento y lluvia que dominaba en la costa del Atlántico, obligó al aviador a tomar tierra en las playas de Domingo das Torres, distante 170 kms. de Porto Alegre.

Así, día a día, con inquebrantable voluntad, digno depositario de la honrosa misión que le confiara el pueblo entero de Chile, Aracena fué acercándose a la meta. No fueron suficientes para arredrarlo los fríos y vientos de la Cordillera, huracanes y neblinas en la Pampa, kilómetros interminables de agua en el Río de la Plata, vientos del Atlántico y bosques en el Uru-

guay; ahora entraba a una región hermosa, imponente, hospitalaria, pero muy peligrosa por sus pantanos, selvas vírgenes y regiones desoladas. Allí en Domingo das Torres, en esa pequeña playa brasileira, estuvo el capitán Aracena detenido dos días, esperando pasara la tormenta de viento, lluvia y descargas eléctricas, que amenazaban destruir el avión que, por falta de recursos de la localidad, hubo de permanecer anclado al suelo en la plaza del pueblo.

El 12 de Septiembre, aprovechando una ligera bonanza, partió nuevamente el piloto en demanda de Florianópolis, en donde aterrizó a las 10 y media, en un terreno por demás inadecuado para el descenso de su avión. Pero la mano maestra del piloto condujo una



El cap. Aracena y el agregado militar uruguayo en el Brasil, con los oficiales de la guarnición de Sao Paulo.



El aviador chileno rodeado de las autoridades policiales de Santos.

vez más al ave mecánica hasta posarse suavemente en el campo.

Para poder emprender el vuelo al día siguiente, hubo necesidad de trasladar el avión a una cancha vecina a aquella en que aterrizó. Desde allí, a mediodía, reinició Aracena su vuelo con rumbo a Santos, cubriendo la distancia de 570 kms. en 5 horas y media. Cruzó una enorme y solitaria ensenada y luego, en vista de que no alcanzaría a Santos por falta de bencina, decidió aterrizar en las proximidades del fuerte militar Duque de Caxias, donde el Comandante del citado fuerte le suministró dos latas de combustible de su propio automóvil, con las cuales logró arribar sin novedad al punto de destino.

El invicto tricolor chileno en manos del bravo capitán, surcando con sereno orgullo los ámbitos de cuatro Repúblicas, respetado por las iras de la Naturaleza que encontrara a su paso, estaba a escasos kilómetros de la capital del Brasil. El avión del ejército, del pueblo, de Chile, iba a dejar oír su zumbido sobre la bella ciudad fluminense e iba a posarse cubierta de gloria, en la capital amiga. Chile entero vibraba de emoción.

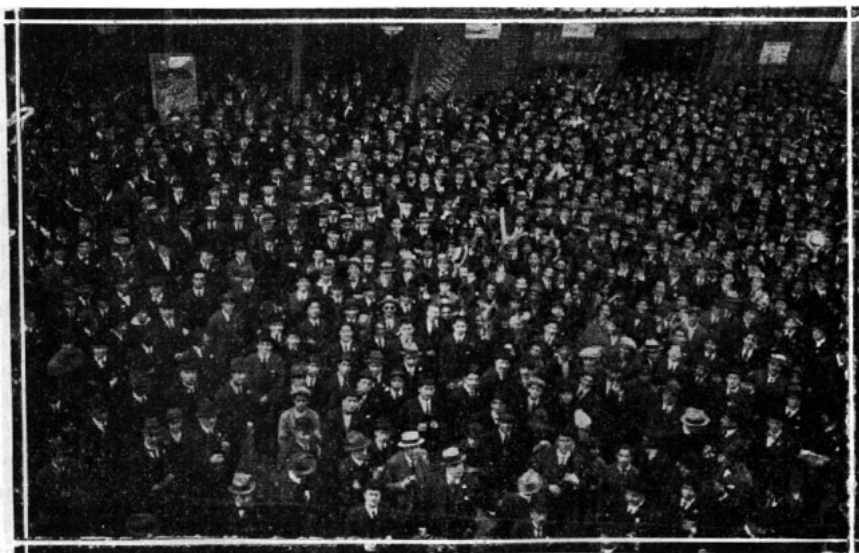
“Vivimos los chilenos, escribía el capitán Angel Vásquez, una hora de intensa expectación ante la hazaña que Aracena está próximo a realizar en toda su grandiosa magnitud. El y Baraona, caballeros del aire, soldados predilectos

de la República, navegaron por sobre valles y montañas, llevando el mensaje cariñoso que a la nación hermana enviara el pueblo de Chile bajo la firma de su Primer Mandatario. El paso majestuoso de las naves aéreas bajo el cielo de todo un continente, fué remarcando junto al sol, la huella radiosa que hace un siglo trazaran sobre la tierra los cruzados de la libertad americana.

“Una de ellas cayó en mitad de la jornada, abatiendo sus alas al golpe aleve de la suerte; pero su caída en nada amenguó el valor de su hazaña, ya que el águila caudal cuando sucumbe luchando en las alturas, no pierde, al volver a la tierra, su título de diosa de los aires. Ante esta desgracia, la patria se ha inclinado con dolor, pero con honra, y la otra nave ha

querido reconfortar su espíritu, continuando la jornada con la intrepidez que da el valor cuando se expone por ella lo más sagrado que nuestro ser encierra.

“Y ahí va Aracena, luchando con la inclemencia de una atmósfera desconocida. Su avance es imponente: miradas de cuatro naciones lo contemplan con orgullo de raza, porque el ruido del motor llega hasta ellas con entonaciones de paz y de fraternidad; porque la estela luminosa que va trazando su barquilla, ha escrito por sobre las nubes que pudieran empañar el firmamento de la América, el pacto de amor con que hoy se estrechan las hermosas tierras del Atlántico con la patria que San Martín y O'Higgins fundaron en la playa prodigiosa del Pacífico; y es también solemne y majestuoso el



Vista parcial de la compacta muchedumbre que se estacionó en los diarios para inquirir noticias sobre la finalización del raid de Aracena,

DAID



WILSON · R · WILSON



29 - Agosto 1922
14 - Septiembre 1922

vuelo de esa ave chilena porque la firmeza con que el piloto ha empuñado el timón de su aeroplano, va mostrando al mundo el poder maravilloso de las fuerzas ancestrales de esta raza privilegiada.

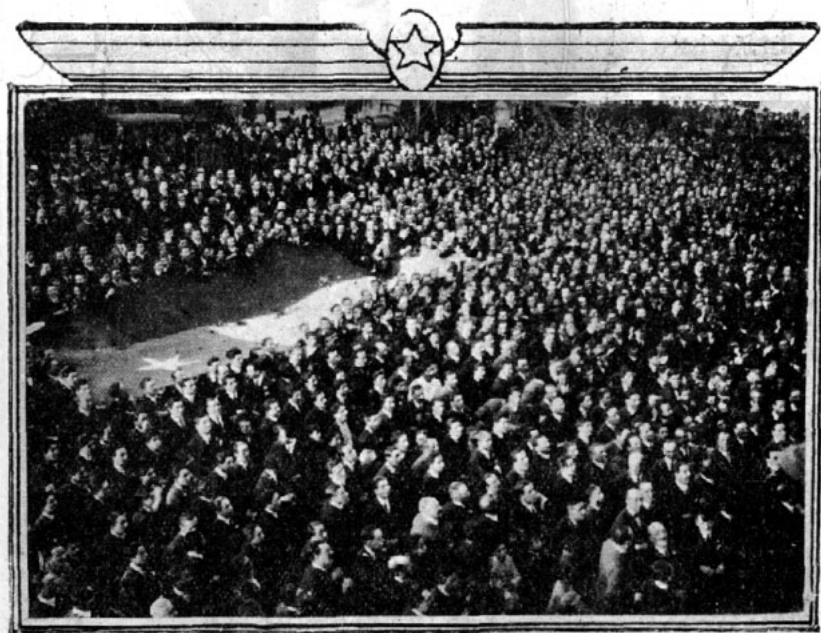
"Es así como al rasgar el espacio con los vaivenes de sus alas portentosas frente a la furia de los huracanes del trópico, el cóndor de la patria va escribiendo una página de oro en el libro de nuestros destinos y al entonar el himno de progreso con el ruido imponente de la hélice, va dejando en las fronteras que atraviesa, el broche diamantino con que ha de afianzarse el edificio secular de la paz americana.

"Portador del cariño de Chile

hacia el Brasil, mensajero de tanta valía como es alto el plano por donde viaja, el noble capitán sólo comprenderá la magnitud de su obra cuando vea que por conservar inmaculadas las tradiciones del pasado ha fortalecido nuestra fe en el porvenir.

"A pocas horas de la meta de sus ensueños, que son los de todos los chilenos, Aracena recibirá en estas líneas el dulce recuerdo de las horas de la infancia que las voces de aliento que, con sincero optimismo le envían desde la patria lejana, sus compañeros de la Escuela Militar".

El 14 de Septiembre de 1922 será un día inolvidable en los fas-



Una falsa alarma de incendio hizo creer a los habitantes de Santiago en el feliz arribo del capitán Aracena a Río de Janeiro. Sin distinción de clases ni de profesión, los chilenos todos acudieron al palacio de la Moneda a exteriorizar en la persona del Primer Mandatario, su entusiasmo por el triunfo.

tos de nuestra historia ciudadana. En Santiago y en provincias se habían tomado todas las medidas para anunciar a los habitantes de Chile la entrada triunfal, por la vía aérea, del intrépido aviador a la capital del Brasil. Gran cantidad de público, de todas las clases se estacionó en las puertas de los diarios y telégrafos en espera de noticias. El nombre de Aracena vibraba en los labios de todos, grandes y chicos, viejos y jóvenes. La patria vibrante en el corazón de todos y las manos inquietas por aplaudir la triunfal llegada. . . . El pensamiento de cada chileno acompañó ese día al piloto y al mecánico en la última etapa de la gran jornada: los ayudó a sacar el avión a la cancha, lo revisó, dió vuelta a la hélice, y corrió con ellos cuando se elevaba en Santos. luego los acompañó por los aires, y esperó. . . . El cañón del Santa Lucía, las sirenas, una escuadrilla de aviones sobre Santiago, anunciarían a todos los habitantes la llegada triunfal de Aracena a Río.

Muchos no almorzaron, deseaban que el tronar del cañón y el repicar de las campanas los sorprendiera en la calle, y miraban hacia el espacio, allí donde se había realizado el triunfo de este hombre, y desde donde habría de llegar el anuncio del término de la gran jornada. Y llegó la primera noticia, fría y tétrica: "Aracena gravemente herido a las puertas de Río de Janeiro".

El dolor y el desaliento invadió en esos espíritus de patriotas, que aun no seguros de la efectividad de esa información, comenzaron a

dagar y a pedir más detalles del accidente. Por eso fué que al oír una falsa alarma de incendio, luego las salvas en el Santa Lucía, y las campanas de las iglesias echadas a vuelo, prendió en ellos la llama del patriotismo, y gritaron con júbilo, corrieron en todas direcciones, se abrazaron unos a otros y luego organizaron un imponente desfile, los chilenos todos, sin distinción de clases ni profesión: grandes señores, muchachos, empleados, militares, obreros y gentes del pueblo, reunidos por una sola idea, vivir a la Patria.

En una acera, un viejo lloraba, pálido de emoción, rezando de felicidad; más allá un muchacho golpeaba en el suelo con una vieja plancha de bronce substraída a algún profesional, golpeaba para hacer ruido, mucho ruido, celebrando el triunfo.

De un simple rumor se había generado una noticia cierta. Ya no había dudas: ¡El capitán Aracena, escoltado por aviones brasileros, aterrizó triunfalmente en Río de Janeiro!

Nuevos telegramas; todos ellos anunciaban la caída de Aracena en Ubatuba, a 160 kms. de la capital del Brasil. Nadie podía creerlo; todos dudaban, y así transcurrieron interminables las horas, y luego, la confirmación del accidente, no hizo dudar a nadie.

Diego Aracena, el valiente capitán, y Ricardo Seabrook, el genial mecánico, se miraban desconcertados al pie del avión ya inútil. Habían vencido mil dificultades, recorrido miles de kilómetros y, a las puertas mismas de la capital flu-

minense que debía ser su meta, el avión, como extenuado, recogió sus alas y se echó en el campo.

Con frases llenas de sentimiento, Seabrook, a su regreso a Santiago, narró la última etapa de la gran jornada, diciendo:

“La salida de Santos fué emocionante, tal vez el momento de mayor dicha y de más intensa esperanza de todo el vuelo. El aeroplano empavesado con las banderas de Chile y Brasil y cubierto por las flores que las niñas de la ciudad nos habían llevado, decoló triunfalmente. Estábamos seguros que en dos horas más estaríamos en Río de Janeiro y que nuestro esfuerzo terminaría. Una alegría desbordante y un orgullo hondo nos invadía, al capitán Aracena y a mí. A poco de salir, una espesa niebla nos rodeó y un fuerte viento en contra, nos azotó con violencia. Volábamos a no más de 150 pies: de vez en cuando distinguíamos entre la bruma, alguna pequeña población y aun alcanzábamos a percibir la gente reunida para ver nuestra pasada. Cuando llevábamos cerca de dos horas y media de vuelo, al trasponer unas cumbres, cegados por la bruma, la tempestad arreció en forma increíble; el viento con velocidad de 50 millas, o más, nos impedía casi avanzar. El capitán Aracena viró y regresamos en busca de un punto de aterrizaje. Durante 45 minutos, a una velocidad endemoniada por el viento que nos arrastraba, hemos volado deshaciendo nuestro camino. Por fin, divisamos, gracias a una claridad, un punto de

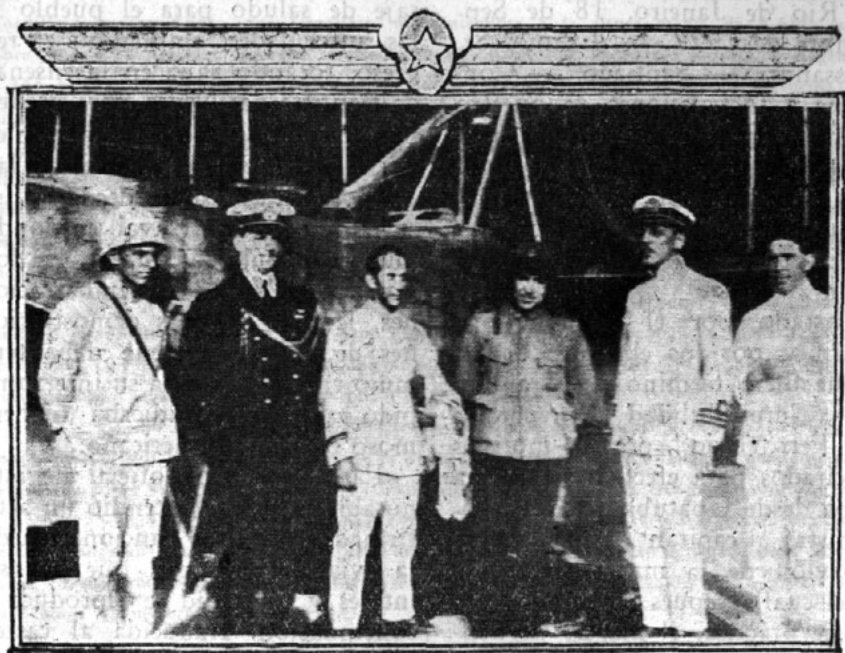
aterrizaje que aparecía llano y suave como una meseta. Nos dirijimos a él. Se detuvo la marcha, y en espléndidas condiciones tocamos tierra. Llevaríamos unos cuarenta metros de carrera, cuando repentinamente, sin velocidad casi, la rueda derecha del tren de aterrizaje se hundió en un hoyo disimulado y el aeroplano capotó.

“Soy un hombre sereno, absolutamente tranquilo, carácter sajón; pues bien, en ese momento lloré como un niño. El capitán Aracena me parece que también lloraba y yo sentía pena por su pena y por mis ilusiones destruídas”.

Hasta aquí la relación sincera del colaborador inteligente, celoso, leal, caballeresco, del capitán Aracena. Ambos formaban un solo ser, una sola alma y un solo corazón, condición indispensable para triunfar en las empresas del aire.

Gabriel d'Annunzio ha escrito en página célebre, que no hay fraternidad igual a la de los dos hombres que montan un mismo avión: están destinados a la misma gloria y a la misma muerte en muchos casos.

Pasados los primeros momentos de profundo desaliento, por el accidente sufrido al capitán Aracena, se pensó en que la máquina podría ser reparada y para tal objeto, S. E. el Presidente Alessandri ordenó dar todas las facilidades posibles a fin de que el De Havilland quedara en condiciones de poder reanudar su vuelo a Río de Janeiro. Desgraciadamente, la es-



El capitán Aracena en compañía de los Jefes de la Base Aeronaval de Río Janeiro ante el hidroavión brasileiro en que efectuó la última etapa de su vuelo.

carez de recursos en la localidad y la inexistencia de repuestos en aquel país, para tal tipo de máquina, no hicieron posible su reparación.

El piloto resolvió telegrafiar al Embajador de Chile en Brasil, Sr. Cruchaga Tocornal, para que le proporcionara los medios para regresar a Chile sin alcanzar hasta la capital fluminense, en vista de que no podía hacerlo por vía aérea. Insistentes invitaciones del Sr. Embajador y del Gobierno del Brasil, y el envío expreso de un destructor de la marina brasileira, con orden de llevar al capitán hasta la capital, resolvieron al aviador a aceptar tales invitaciones.

El 16 de Septiembre, Aracena

era aclamado a su arribo a Río de Janeiro y se le declaraba huésped oficial del Ejército brasileiro.

Dos días después, el 18, a las 15 horas, acompañado de los Embajadores, Sres. Cruchaga y Subercaseaux, el capitán Aracena concurre al Palacio de Catete, para hacer entrega al Presidente Pessoa del mensaje de que era portador. El Excmo. Sr. Pessoa leyó el documento visiblemente impresionado, después de lo cual felicitó al capitán por su brillante raid, cambiando con él cordiales frases. Acto continuo, el aviador Aracena dirigió al Presidente Alessandri el siguiente cable, dando cuenta de haber cumplido la misión que se le confiara:

"Río de Janeiro, 18 de Septiembre de 1922. — Excmo. Sr. Alessandri. — Santiago. — Conforme a instrucciones de nuestro Embajador, hoy hice entrega, personalmente, del mensaje al Presidente, Excmo. Sr. Pessoa, dando así término a la misión con que V. E. se sirvió honrarme. — Capitán Aracena.

Instado por el gobierno del Brasil y por los chilenos, todos, a que diera término a su raid, y en la imposibilidad de repararse "El Ferroviario", por los motivos ya citados para efectuar la última etapa desde Ubatuba a Río, se suministró al capitán Aracena un hidroavión de la marina brasilera, en el cual, después de algunas horas de práctica, el día 25 de Septiembre decoló desde la Base Naval de Río de Janeiro, en la bahía de Guanabara, rumbo a Ubatuba. Allí evolucionó por espacio de algunos minutos en el mismo lugar en que había sufrido el accidente, y después de dejar caer un men-

saje de saludo para el pueblo y las autoridades, emprendió el regreso, tocando agua en la ensenada Baptista das Neves, para proveerse de combustible, reanudando el vuelo a la capital del Brasil. A las 16 horas era avistado desde la Escuela de Aviación Naval, en donde numeroso público reunido en los muelles, en las islas y embarcaciones, le hizo grandes demostraciones de afecto. Aracena daba término en esta forma a su interrumpido raid y se adjudicaba un hermoso record sudamericano.

Para constancia oficial de este notable vuelo, se extendió un acta firmada por altos funcionarios de la aviación brasilera, que por su interés y exactitud se reproduce a continuación, traducida al castellano. El acta contiene todos los detalles de la honrosa prueba realizada por el capitán Aracena y, además, algunas referencias al valor tradicional de nuestros soldados, con citas de hechos que constituyen nuestro mayor orgullo.

ACTA OFICIAL DEL RAID "SANTIAGO-RIO JANEIRO"

Río de Janeiro, 1922.

El 25 de Septiembre de 1922, en la "Ilha das Enxanadas" de la Bahía de Guanabara, donde está la Sede de la Escuela de Aviación Naval, a las 15 horas 56 minutos, estando presentes el Director, la oficialidad, los suboficiales, toda la guarnición y demás personal del servicio, fué avistado en la barra de Río Janeiro, volando a la altura del Pan de Azúcar, el Hidroavión Curtiss, tipo H. S. 2 N.º 11, del servicio de la Marina de Guerra de Brasil, en el cual el capitán chileno Aracena concluyó brillantemente el trayecto aéreo de Santiago de Chile a Río de Janeiro y el que, después de hacer algunas evoluciones sobre la playa de Flamengo, aterrizó a 0'5 al N. W. de la referida isla, a las 16 horas 10 minutos. Habiendo partido del Aeródromo de "El Bosque" a 12 kilómetros al Sur de la ciudad de Santiago de Chile a las ocho horas cuarenta minutos de la mañana (hora chilena)

del 29 de Agosto próximo pasado, acompañado de su mecánico Arturo Seabrook, en el avión "D. H. 9" con motor Sidelay y Puma, de fabricación inglesa, y después de transponer la Cordillera de los Andes, por Uspallata, manteniéndose a la altura media de 5.600 metros sobre el mar, el Capitán Aracena aterrizó con su aparato en Mendoza, República Argentina, a 245 kilómetros del punto de partida, a las doce horas diez minutos (hora argentina) del mismo día 29 de Agosto.

La travesía de la Cordillera fué extraordinariamente penosa debido a las condiciones atmosféricas en que se realizó y a la baja temperatura de 20° centígrados bajo cero, que congeló la sangre de un pie del Capitán Aracena, poniendo en serio peligro ese miembro, por la amenaza de la gangrena, lo que obligó al aviador a guardar cama durante tres días en la ciudad de Mendoza.

El 1.º del actual mes de Septiembre, Aracena levantó el vuelo de Mendoza, dejando el campo de Tamarindos a las ocho horas veinte minutos de la mañana, para llegar a las once horas cincuenta minutos de este mismo día a la Villa Mercedes, de propiedad del señor Luis Halivedo, distante 360 kilómetros de Tamarindos.

Al día siguiente, dos de Septiembre, continuó nuevamente el vuelo, con rumbo a Junín, pero el mal tiempo que reinaba no le permitió ir más allá de Castellanos, donde pernoctó, después de haber vencido en esa etapa 280 kilómetros en un vuelo de tres horas veinte minutos.

El 3 de Septiembre a las once horas cincuenta minutos, el Capitán Aracena, partió de Castellanos en dirección al Campo del Palomar, junto a Buenos Aires, llegando allí a las 16 horas 50 minutos, después de vencer 400 kilómetros, cubiertos de densas nubes, en el espacio de 4 horas 45 minutos de viaje.

Por prescripción médica, en vista de las complicaciones sobrevenidas como consecuencia del accidente del congelamiento sufrido en la travesía aérea de los Andes, se vió obligado a permanecer dos días en Buenos Aires.

Por ese contratiempo, Aracena no pudo dejar la capital Platina sino el seis del presente mes de Septiembre, a las nueve horas cuarenta minutos, para seguir con rumbo a Montevideo, capital del Uruguay, donde aterrizó más o menos a las 12 horas de ese mismo día, en el campo de la Escuela de Aviación, después de haber hecho por el aire una travesía en desfavorables condiciones de tiempo, que se mantuvo amenazador.

El 7 de Septiembre de 1922, día en que se cumplía el primer Centenario de la República del Brasil, el bravo aviador chileno continuó en su victorioso rumbo, volando hasta Treinta y Tres, por el interior del territorio uruguayo. Aterrizó allí para abastecerse de gasolina y levantó inmediatamente el vuelo en dirección a la ciudad de Pelotas, en el estado de Río Grande del Sur, con el firme propósito de aterrizar en territorio brasileño ese mismo día siete de Septiembre.

La densa cerrazón que había y el tiempo lluvioso le impidieron realizar su intento, obligándolo a aterrizar en el sitio de Vergara, próximo a la frontera brasileña, a donde llegó después de un recorrido de 315 kilómetros efectuado en 3 horas 45 minutos de vuelo.

El día 8 de Septiembre, a las 8 horas 15 minutos de la mañana, Diego Aracena levantó el vuelo en su aeroplano, para continuar su raid, con rumbo a la ciudad de Pelotas, donde llegó a las 11 horas 10 minutos de ese mismo día, y sólo permaneció el tiempo indispensable para recibir los cariñosos homenajes con que el pueblo brasileño acogió a los bravos aviadores chilenos y para abastecer de esencia y lubricante su aeroplano.

En la tarde de ese mismo día 8, el Capitán Aracena levantó el vuelo en dirección a

Porto Alegre, donde aterrizó a las 17 horas 10 minutos, después de recorrer desde Vergara, una distancia total de 470 kilómetros, en el espacio de 5 horas 20 minutos.

A las 10 horas 40 minutos del día 9 de Septiembre, Aracena levantó el vuelo de Porto Alegre con destino a Florianópolis, a donde no pudo llegar a consecuencia del mal tiempo reinante en las costas del Atlántico, lo que le obligó a detenerse en Torres, aterrizando en la playa, donde permaneció dos largos días, durante los cuales cayeron lluvias abundantes acompañadas de tempestades eléctricas.

Habiéndose mejorado las condiciones atmosféricas, Diego Aracena prosiguió su travesía aérea, el día 12 de Septiembre, alzando el vuelo de Torres, a las 8 horas 10 minutos de la mañana, con rumbo a Florianópolis, donde aterrizó a las 11 horas 20 minutos de ese mismo día, en condiciones extremadamente difíciles, no sólo por la naturaleza del terreno, sino por el fuerte viento que soplabá.

El 13 de Septiembre, más o menos a las 11 horas 40 minutos, el bravo aviador chileno recomienza nuevamente el vuelo, con destino a Santos, a donde llegó a las 17 horas 10 minutos del mismo día, después de haberle sido necesario aterrizar en el trayecto, debido a una falla que ocasionó en el motor el funcionamiento irregular de una bomba de alimentación de gasolina, en la vecindad del fuerte Duque de Caxias en la punta Itaipú, cerca de Santos.

El Comandante del citado fuerte proveyó gentilmente, con dos latas de gasolina de su propio automóvil al Capitán Aracena, con lo cual éste pudo levantar en seguida, el vuelo para Santos, donde aterrizó a la hora indicada.

Al día siguiente, 14 de Septiembre, alrededor de las 11 horas 50 minutos partió Aracena de Santos decidido a vencer, en una sola etapa, el trayecto hasta Río de Janeiro, a pesar de que el tiempo se mostraba desfavorable, pues el cielo estaba cubierto y reinaba viento fresco de S. E.

Así prosiguió el vuelo hasta un poco al norte de Ubatuba, donde haciéndose imposible continuar la travesía por ser cada vez más densa la cerrazón, el Capitán Aracena resolvió retroceder en dirección a Ubatuba, para aterrizar en un campo próximo a la playa que le había parecido muy favorable para esa operación.

Desgraciadamente, al hacer ese aterrizaje, el aeroplano "D. H. 9" piloteado por Aracena, después de haber tocado correctamente en tierra y, cuando iba rodando sobre el suelo, una de sus ruedas se atajó repentinamente por una depresión del terreno, tal vez la única existente en ese sitio, cubierto por alguna vegetación. Ese accidente, que determinó un brusco frenamiento de la rueda y la detención repentina del aparato, dió lugar a que el ala derecha del aeroplano tocase en el suelo, lo que aconteció también al ala izquierda, por lo que el "D. H. 9" encapó, quedando inutilizado para continuar el viaje, por la naturaleza de las reparaciones que se imponían.

Llevado a Río Janeiro por la vía marítima por el contratorpedero "Amazonas", creía Aracena que no podría ya intentar completar su raid, considerado por todos como victorioso, en vista de haber sido recorridos hasta allí 3,390 kilómetros, en un total de 38 horas de vuelo, con 12 aterrizajes.

El Gobierno del Brasil lo indujo a proseguir la jornada que gloriosamente terminó, otorgándole el derecho de escoger uno de los aviones navales para la continuación de su memorable trayecto aéreo. Así transportado hasta Ubatuba en el hidroavión N.º 11 de la Marina de Guerra, piloteado por el primer Teniente ingeniero maquinista aviador naval Víctor de Carvalho y Silva, que tenía como mecánico al mecánico naval de primera clase, Laudelino Pedró Barbosa, el Capitán Aracena asumió allí la dirección de ese aparato y después de lanzar a las 12

horas, sobre la ciudad de Ubatuba, un mensaje de saludo al pueblo, emprendió la conclusión brillante de su raid, tocando en Baptista das Neves, en la isla Grande, para abastecerse de esencia y venir a aparecer después en el aire, próximo a Pan de Azúcar, como fué certificado desde esta Escuela a las 15 horas y 56 minutos del día 25 de Septiembre, aterrizando frente a la rampa de los "hangares" a las 16 horas y 10 minutos (tiempo legal de Río Janeiro).

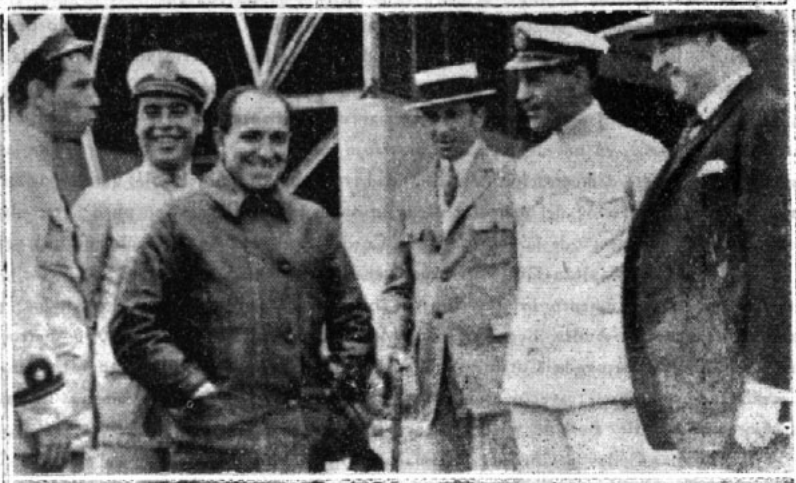
Al consignar las diversas circunstancias del brillante raid, realizado por el bravo Capitán chileno Aracena, en un rasgo en que, al arrojo de una proeza memorable, se alía la particular significación de esa demostración de cordialidad, con que los tradicionales amigos de Brasil se asociaron a la conmemoración del primer centenario de su independencia, no pueden ser olvidados los nombres de los "pioners" de la travesía de la Cordillera de los Andes, renovada una vez más.

Al lado del Capitán Diego Aracena, vencedor del raid "Santiago-Río Janeiro", deben ser inscritos en este documento los dos bravos chilenos, el Capitán Dagoberto Godoy, primer aviador que traspuso los Andes, llegando hasta Mendoza por una altura de 6.000 metros sobre el mar y del Capitán Armando Cortínez, que también traspuso la cordillera en idénticas condiciones, realizando el primer trayecto de ida y vuelta de Santiago a Mendoza, además de los nombres de Locatelli y Mlle. Bolland y algunos arrojados aviadores argentinos.

Aracena, Godoy y Cortínez, afirmaron brillantemente el valor de la patria de O'Higgins y de Portales, proclamado en todas las páginas de su brillante historia que el mundo entero se acostumbró a admirar en sus episodios épicos, como el memorable de Iquique, en el cual Arturo Prat consubstanció, en la figura de un hombre, la tradicional heroicidad de una raza.

Para que el hecho del Capitán Aracena sea conservado en la memoria de la posteridad, se levantó esta acta en cinco ejemplares, de las cuales una será dirigida al Excmo. señor Arturo Alessandri, Presidente de la República de Chile, otra a la Inspección General de Aviación de Chile, la tercera al Instituto Histórico y Geográfico de Río Janeiro, la cuarta al Museo Naval de Río Janeiro y la última a la Escuela de Aviación Naval. — (Firmados): Américo José Cardoso, Capitán de Fragata, Director de la Escuela de Aviación Naval; Darío Paes Leme de Castro, Capitán de Corbeta, Vicedirector de la Escuela de Aviación Naval; Othelo de Alcántara Gomes, Capitán Teniente Comisario; Paulo de Sousa Bandeira, Primer Teniente Piloto Aviador; Teodoro Neiva de Figueiredo, Primer Teniente Piloto Aviador; Mario Cunha Godinho, Primer Teniente Piloto Aviador; Paulino Acevedo Soares, Primer Teniente Ingeniero Maquinista; Luis Netto Dos Reis, Primer Teniente; Epaminondas Gomes dos Santos, Primer Teniente Aviador. — Conforme: Darío Castro, Capitán de Corbeta. — Hay un sello: "Escuela de Aviación Naval, Noviembre 25 de 1922, Ministerio de Marina".

Esta acta fué recibida por S. E. el Presidente de la República don Arturo Alessandri, de parte de las autoridades de la aviación naval del Brasil, y guardada en una artística caja de madera. La mencionada caja fué construída en su totalidad de fina madera, teniendo en su centro, una estrella hecha con pequeños trozos que simboliza la del escudo de armas del Brasil y la de nuestra bandera. Su interior, tapizado de fino terciopelo negro, tiene terciado en su parte superior, una cinta con los colores de la insignia chilena, y en el fondo otra con los colores del Brasil. El acta fué escrita en un artístico libro hecho de pergamino, con la firma de los aviadores navales, y ostenta pintado en su tapa, con hermosos colores, el mapa de Sudamérica se-



El capitán Aracena rodeado de algunos aviadores brasileiros y periodistas, momentos después de realizar la etapa Ubatuba - Río Janeiro en un hidroavión brasileiro.

ñalando el recorrido hecho por el capitán Aracena. Tras el mapa, un sol ilumina el paso del avión nacional, el que aparece volando en dirección a la capital del país amigo.

El acta fué remitida a S. E. por el Embajador en Río de Janeiro, Sr. Cruchaga Tocornal, con la siguiente nota:

“Embajada de Chile. — Río de Janeiro, 19 de Marzo de 1923. — Excmo. Sr. Presidente: Por encargo especial de la Dirección de la Escuela de Aviación Naval, tengo el honor de enviar a V. E. un ejemplar del acta de realización del raid aéreo Santiago-Río de Janeiro, efectuado por el aviador, capitán don Diego Aracena.

“La Dirección de la Escuela de Aviación Naval desea que este ejemplar sea guardado por V. E. como un recuerdo de la hazaña

practicada por el capitán Aracena, siendo portador, en los días de la celebración del Centenario de la Independencia del Brasil, del mensaje de salutación de V. E. al Gobierno y pueblo brasileños, con motivo de aquella solemnidad histórica y como un testimonio de que fueron debidamente apreciados acá, el interés con que V. E. siguió la prueba de arrojo y de ciencia que llevó a cabo nuestro piloto y la solicitud con que atendió a su preparación y realización.

“Aprovecho esta oportunidad para renovar a V. E. las seguridades de mi consideración más distinguida. — Miguel Cruchaga.

Entre las manifestaciones de que fué objeto el capitán Aracena durante su estada en Río de Janeiro, merece recordarse la que le fué ofrecida por el precursor insig-

ne de la aviación mundial, hijo de la gran República del Brasil, Santos Dumont. Este esforzado sudamericano que tuvo su estatua en vida en París, este talentoso brasilero que dió fama y nombre a su país y permitió que al correr de los años, su invento fuera aprove-

tico en avión, desde su patria hasta el Brasil: el capitán y as de los ases franceses, René Fonck; el recordman mundial del "looping the loop", Fronval; el aviador argentino, Teodoro Fels; el jefe de la misión francesa, etc., etc.

Ofreció la manifestación el Sr.



Durante una recepción ofrecida al capitán Aracena y al aviador argentino, Teodoro Fels, en Buenos Aires.

chado por un aviador chileno para que, eligiendo como ruta el espacio, llevara el abrazo fraternal de todo un pueblo para la tierra que lo vió nacer. Este talentoso obrero quiso demostrar al hijo de Chile el reconocimiento por nuestra Nación y ofreció al capitán Aracena un banquete, al que concurrieron altas personalidades aeronáuticas, entre ellas, los famosos aviadores portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho, que cruzaron el Atlán-

Santos Dumont, en los siguientes términos: "Capitán Aracena: En nombre de todos los brasileros agradezco sinceramente el hermoso homenaje que hicistéis a nuestro país, viniendo por el camino de los aires a traernos un fraternal saludo en nombre de Chile en el día de nuestro centenario de la Independencia. En vuestra alta misión atravesásteis los Andes y la República Argentina, desde Chile hasta el Atlán-



Momentos después de la función ofrecida por la Cía. César Ratti en honor del capitán Aracena, en el Teatro Apolo de Buenos Aires.

tico. Atravesásteis el inmenso estuario del Plalta. Todo el Uruguay os vió pasar. Llegásteis al Brasil. Cuando en Río Grande abrazásteis al primer brasilero, vuestra misión estaba honrosamente terminada. Pero, fuísteis aún más generoso. Atravesásteis también cuatro grandes Estados brasileros para venir hasta aquí a abrazarnos. Fuísteis audaz, fuerte y generoso. Con toda el alma felicito al glorioso Ejército del país hermano y a su digno representante, el valeroso aviador Aracena".

Muchas otras manifestaciones le fueron ofrecidas al capitán chileno en la capital del Brasil y en los distintos puntos por que pasaba du-

rante su regreso a la patria, y en todas ellas se exteriorizó el aprecio que por Chile sienten nuestros vecinos de allende los Andes.

En Buenos Aires revistió caracteres especiales el homenaje que tributó la Liga Patriótica Argentina a los aviadores Aracena y Fels. En efecto, el día 28 de Octubre se congregó una extraordinaria concurrencia en los amplios salones de la Liga. Abierta la asamblea, se rindió primeramente un homenaje a los atletas argentinos que triunfaron en las Olimpiadas de Río de Janeiro; luego, el Dr. Carlés, que presidía el acto, en frases llenas de elogios para los aviadores Aracena y Fels, invitó a algunas damas a colocar sobre el pecho de los aviadores las medallas "Al mé-

rito" que les confirió la institución.

Habló en seguida el Presidente de la Brigada de Aviadores, Sr. Rogers, quien dirigiéndose a Aracena, dijo: "Bien merecidas están todas las calurosas ovaciones que habéis sabido conquistar con vuestra hazaña heroica y bravía, desafiando todos los peligros y haciendo que vuestro pájaro mecánico escalara con indómita fiereza los riscos y picachos más elevados de nuestra majestuosa cordillera, desplegando allá, muy alto, bajo la bóveda infinita de los cielos, vuestra gloriosa bandera, púrpura, blanca y azul, convertida en oriflama de amores en el iris de sus colores, al par que derramaba las floraciones más puras del más puro patriotismo: gloria, ilusión y heroísmo. Que esta enseña que voy a colocar sobre vuestro pecho va-

ronil, y que es la enseña de nuestra brigada de aviadores, irradie siempre como un rayo de sol argentino, que al iluminar las alas de vuestro avión, allá en el solar de vuestra patria, se funda en un mismo crisol con los rayos de vuestro sol, que se quebraran sobre ella policromos de armonías y bellezas, el amor fraternal que une a nuestra patria con la vuestra".

Al terminar su breve alocución, el Sr. Rogers, colocó en el pecho de Aracena el distintivo de Piloto Superior y le hizo entrega del diploma correspondiente, mientras la concurrencia, de pie, aplaudía entusiasmada. Cesados los aplausos, contestó el capitán Aracena en los siguientes términos: "La propia disciplina del cuartel nos acostumbra a ser parcos y, para los aviadores, la visión infinita del espacio



Recepción al aviador chileno en Buenos Aires.

nos habitúa a recoger en silencio las supremas emociones de la vida. Creedme, señores, si os afirmo que sólo atribuyo a un gentil rasgo de la hospitalidad porteña este sufragio valioso de la opinión argentina, tan dignamente representada por esta noble institución cívica, con que se honra mi hoja de servicios de soldado. Bien lo sabéis. El silencio de las montañas andinas ha sido muchas veces turbado por máquinas argentinas, chilenas y extranjeras, y el propio estuario

tierra brasilera. Sólo acepto del raid que ha motivado este bondadoso homenaje, su significado moral; he tenido el honor de ser el portador de un mensaje de mi pueblo, sencillo y afectuoso, para estas tres naciones hermanas que alzan su grandeza en las costas del Atlántico. Creedme, pues, que sólo en este sentido acepto esta medalla con que me honráis, y que estaría mejor prendida en los pliegues de la bandera de mi unidad militar. Por mucha que sea la gratitud



En el “Automóvil Club Argentino”.

del Plata ve casi continuamente reflejar en sus aguas la silueta gallarda de embarcaciones aéreas, y ya son muchos los buenos camaradas que se han deleitado en contemplar desde las alturas los bosques imponentes y floridos de la

que me embarga y que conservaré eternamente en el fondo de mi alma por este delicado homenaje, sólo considero digno de vuestra gratitud fraternal el aprecio sincero que vuestra gentileza ha de motivar del otro lado de los Andes



En Las Cuevas. A su regreso triunfal desde Río Janeiro, el capitán Aracena es recibido por delegaciones de aviadores chilenos y periodistas.



En Caracoles. El Capitán Aracena, acompañado del capitán Castro y del teniente de marina, Francke.

en los hermanos del pasado y del presente vuestros leales hermanos de siempre”.

Las palabras de Aracena fueron recibidas con vivas demostraciones de aprecio para el Ejército y el pueblo de Chile. Ninguna misión.

tó al aviador, el martes 7 de Noviembre de 1922, cuando, después de conquistar laureos en el extranjero, regresó a su patria.

Bien se lo merecía, y sabias son las palabras que el entonces Ministro de la Guerra, don Hernán



Durante la recepción en la Municipalidad de Santiago, a su arribo a la capital, Aracena acompañado de su esposa, de su madre y del Alcalde, señor Silva Espic.

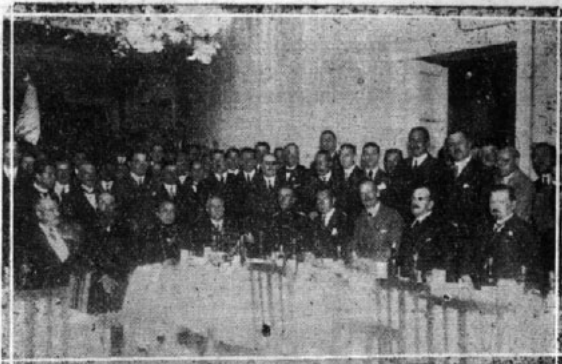
ninguna Embajada, por solemne y fastuosa que hubiese sido, habría alcanzado frutos mejores de propaganda en favor de nuestro país, que este vuelo majestuoso del capitán Aracena a lo largo de medio continente. Chile entero lo comprendió.

Por eso revistió caracteres de grandiosa apoteosis el recibimiento que la ciudad de Santiago tribu-

Correa Roberts, pronunciara, exteriorizando el sentir de toda la Nación:

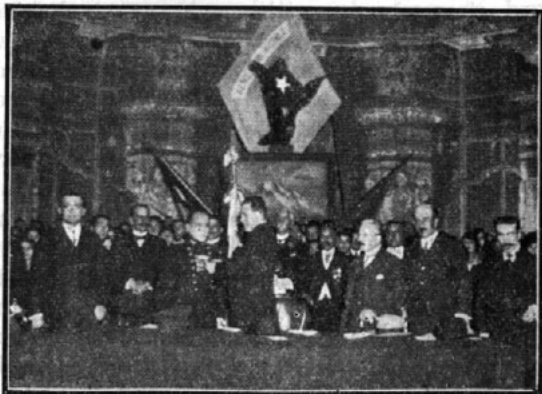
“Es grande el pueblo cuyas industrias apagan el sol con el humo de sus chimeneas, cuyas riquezas materiales reparten por doquiera la holgura y el bienestar; es grande el pueblo que labora y produce, en la fecunda tranquilidad del trabajo redentor; pero es más

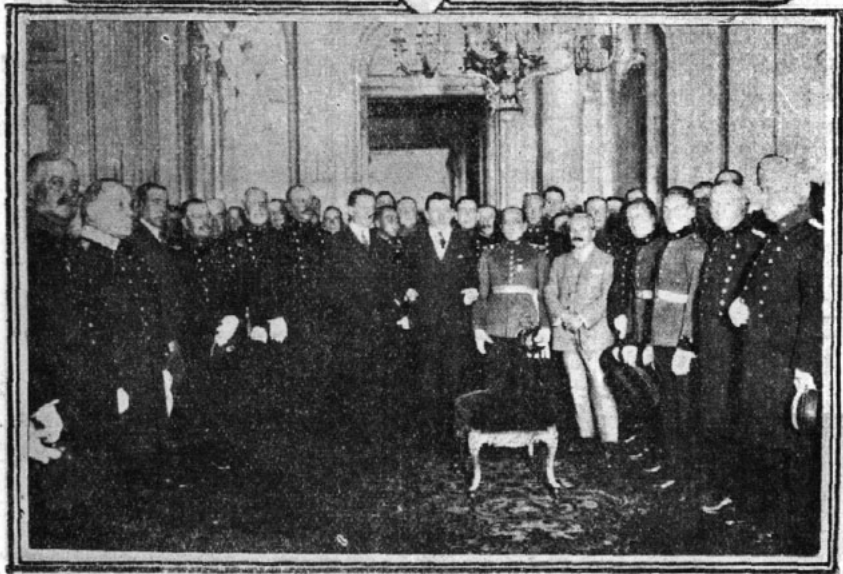
Banquete ofrecido al ca-
pitán Aracena en Los
Andes.



Santos Du-
mont y Arace-
na festejados
en los salones
del Aero Club
de Chile.

El Ministro de la Guerra,
señor Correa Roberts, con-
decora al capitán Aracena
en el Teatro Municipal de
Santiago.





El Excmo. señor Alessandri y el Ministro de la Guerra, señor Hernán Correa Roberts. Generales de la República y delegaciones de las unidades de Santiago, asistentes a la ceremonia de la entrega de la medalla de oro del Ejército al capitán Aracena, la que tuvo lugar en el salón de honor del Palacio de la Moneda.

grande aun el pueblo que sabe sentir en las fibras más escondidas de su alma colectiva, lo que vale el sacrificio estoico de un soldado a quien no arredran montañas ni desiertos, selvas ni tempestades cuando ha recibido una consigna y marcha en cumplimiento de su deber!

“El brazo entonando en el yunque la canción del esfuerzo; la maquinaria, forjadora infatigable de todas las maravillas, llevan las colectividades a la cúspide de la prosperidad y del progreso; mas, sólo la cabal comprensión de los altos valores morales puede conducir al heroísmo y a la gloria.

“La hazaña del capitán Aracena merece, por la enorme distancia recorrida, por los innumerables obstáculos salvados, por la insuficiencia del material que empleara, un sitio privilegiado entre todas las proezas realizadas hasta hoy por los vencedores del aire en el mundo entero, y quien la llevó a cabo, bien obtenido tiene el lugar que la fama le ha señalado.

“Y no está en todo esto, sin embargo, el mayor valer de la empresa de Aracena. El conocía los peligros que le acechaban, y partió en el instante mismo en que recibió la orden. No fué su vuelo fruto del cálculo frío de gabinete, pre-

parado contra todo evento. No. Quien dispuso su salida, obró a impulsos de un alto sentimiento de americanismo; y él, al cumplir su misión, en el acto, sin objeciones, ni desmayos, obró impelido por su deber de soldado y por su corazón de chileno. Por eso, desde el segundo en que el avión dejara el suelo para perderse, de cara al sol, en la azul inmensidad del cielo cordillerano, se transformó en el alado mensajero de un pueblo entero, y la mano del timón fué afirmada por el temple y el carác-

ter de la raza, heroica en el pasado, infatigable hoy, invencible mañana y siempre cuando se trate de conquistar gloria y laureles para la corona de la patria".

El homenaje que todo Chile rindió a Aracena, tuvo pues, un revelante sentido moral. El alma del pueblo se estremeció en todos los ámbitos del territorio, porque vió en el joven héroe condensarse las virtudes que arden siempre vivas como su mejor tesoro: el amor a la patria, el espíritu de sacrificio y la conciencia del deber.

ESPECTACULAR ACCIDENTE DE AVIACION OCURRIDO AL TENIENTE 1.º DAVID YUSEFF

El 7 de Septiembre de 1922, día en que se celebraba el centenario del Brasil, a las 14,30 horas ocurrió en "El Bosque" un lamentable accidente del cual fué víctima el teniente 1.º, David Yuseff.

A esa hora, las máquinas designadas para evolucionar sobre Santiago, en representación de la Fuerza Aérea, en las festividades brasileras, comenzaron a abandonar el aeródromo en tres bandadas de aviones Haviland, Scout y Bristol.

El teniente Yuseff, piloteando el Bristol N.º 60 "General Bulnes" (avión en que Godoy efectuó la travesía de los Andes), decoló entre los primeros, haciendo un gran círculo, a baja altura, sobre el recinto de la Escuela. Giró hacia la

izquierda y enfrentó el Observatorio Astronómico. Existía allí una alta antena de la estación radiotelegráfica de la Armada, y quiso la fatalidad que el avión del teniente Yuseff se fuera directamente contra la antena. El choque fué recio: una de las alas azotó con violencia, y el Bristol, detenido bruscamente en su marcha, giró sobre sí mismo alrededor del poste roto por el golpe, haciendo una rara voltereta. Un pedazo de ala saltó lejos, el capot del motor se desprendió y cayó a tierra junto con los trozos del poste, algunos fierros y alambres, dando a los que presenciaban la terrible escena la impresión de que la máquina se deshacía en el aire. Luego el avión cayó hacia atrás, en dirección in-



El teniente 1.º David Yuseff que sufrió un grave accidente en el Aeródromo "El Bosque", en circunstancias que piloteaba el monoplano Bristol "General Bulnes".

versa a la que llevaba. Su mismo impulso lo hizo alejarse no menos de 100 metros del sitio del choque, estrellándose con gran estrépito en el suelo. Allí el motor fué el primero en golpear, dejando un hueco en la tierra, desprendiéndose el fuselaje que rebotó aún algunos metros.

El infortunado piloto no había podido desatar sus amarras, y cuando se corrió en su auxilio, aun estaba en la cabina destrozada, caído hacia atrás.

Con grandes precauciones se le sacó de entre el hacinamiento de alambres, fierros y maderas, y se pudo comprobar que no había perdido el conocimiento, a pesar de una fuerte contusión recibida en la cabeza.

Apenas retirado de los escom-

bros, el teniente Yuseff exclamó: "Sáquenme las botas, pues estoy herido en las piernas". Luego pidió un cigarrillo y que se le trasladara a la Clínica Alemana.

Atendido desde el primer momento por el doctor Sepúlveda, éste pudo comprobar su estado de suma gravedad, pues presentaba una fractura doble del fémur derecho y completa de la pierna izquierda, por lo que se temió tener que amputarle las piernas, además de numerosas heridas en todo el cuerpo.

Afortunadamente las solícitas atenciones de los cirujanos, de la Clínica Alemana, salvaron la vida del teniente Yuseff, y lo dejaron en condiciones de seguir prestando sus eficientes servicios en la Fuerza Aérea Nacional.

VISITA DE SANTOS DUMONT A LA ESCUELA DE AVIACION

Santos Dumont, el genial brasileño que asombrara al viejo mundo con sus primeras experiencias de vuelo, honró a nuestros aviadores con la visita que practicó a la Escuela de Aviación en la tarde del 15 de Noviembre de 1922. Santos Dumont hizo un viaje especial a Chile para asistir a la inauguración de una calle de Santiago que habrá de perpetuar su nombre. Aprovechando su estada

le, Santos Dumont, se trasladó en un carro especial, siendo recibido en "El Bosque" por los generales Contreras, Bennet y Lorca, capitanes Urzúa, Valenzuela y Baraona y el resto de la oficialidad de la Escuela.

Después de visitar las distintas dependencias de la Escuela, el aviador brasileño y comitiva pasaron a la cancha en donde se encontraban formadas, listas para empre-

Alberto Santos Dumont con los jefes y oficiales de la Escuela de Aviación.

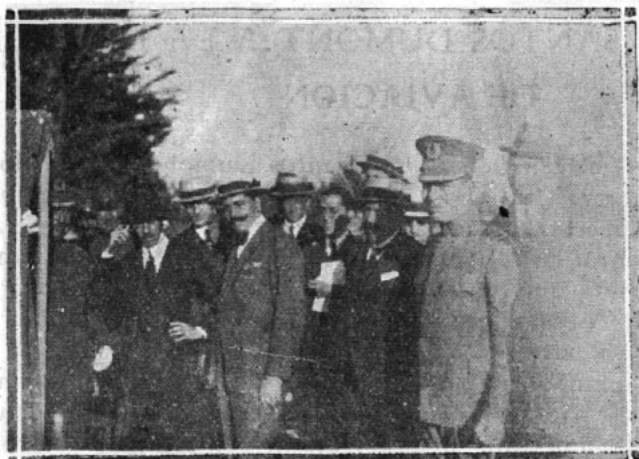


en la Capital, la Jefatura de los Servicios Aeronáuticos lo invitó a la Escuela, en donde se le organizó un interesante programa de aviación.

Acompañado por el Primer Alcalde de Santiago, don Emilio Silva Espic, de algunos regidores, del aviador civil David Fuentes y representantes del Aero Club de Chi-

der el vuelo, las bandadas de instrucción y de entrenamiento, que en total sumaban quince aviones.

Iniciados los vuelos en correcto orden, Santos Dumont pudo apreciar luego el perfecto dominio que de sus máquinas tenían los pilotos, llamándole justamente la atención el ejercicio de recepción radiotelefónica que se practicó desde tierra



Santos Dumont re-
cibiendo por radio-
telefonía el mensa-
je que se le envia-
ra desde un avión
en vuelo.

a un avión en vuelo. En efecto, desde un avión De Haviland, que llevaba de pasajero al teniente Gustavo Pinto, a cargo de la sección radio del Establecimiento, se transmitió el siguiente mensaje:

“Valiéndose de uno de los más grandiosos inventos del siglo, los aviadores militares chilenos envían desde el aire un fraternal saludo a Santos Dumont, que desde tierra presencia la viva realidad del sueño

que en hora feliz concibiera su grandioso genio, hasta llegar al perfeccionamiento con que la aviación hoy día asombra al mundo”.

Al recibir el mensaje desde una estación instalada provisoriamente en la cancha, Santos Dumont no pudo menos que exclamar: “Esto es grandioso; más progreso es inútil exigir”.

Luego, desde el mismo De Haviland se transmitió a la oficina de la Moneda un radio dirigido al Em-

Durante la ceremo-
nia de inauguración
de la calle Santos
Dumont en Santia-
go.



bajador del Brasil, redactado en los siguientes términos:

“Oficina de la Moneda, para transmitir al Embajador del Brasil, Excmo. Sr. Gurgel do Amaral. En momentos que el personal de la Aviación es honrado con la visita del eminente Santos Dumont, envía a V. E. sus saludos, augurando merecido éxito al Gobierno que hoy se inicia en la gran República hermana”.

El más franco éxito coronó estos ejercicios, cuya práctica recién se iniciaba en los Servicios de Aviación.

Al descender los pilotos, Santos Dumont los felicitó efusivamente por la maestría demostrada en la conducción de sus aviones.

Acto continuo, el visitante fué invitado al Casino en donde agradeció las atenciones que recibiera de parte de los aviadores chilenos.

MUERTE DEL TENIENTE 1.º CARLOS YAVAR T.

Nuevamente, el 11 de Diciembre de 1922, un rudo golpe del destino tendió su manto de luto por sobre los amplios campos de “El Bosque”. Una de esas casualidades a que está sujeta la aviación, causó la pérdida del distinguido y estudioso oficial, teniente 1.º Carlos Yávar Toro. Cayó víctima de la lucha por el espacio, de esa lucha gigantesca por el progreso, en que los hombres han estado empeñados desde hace más de un cuarto de siglo.

Alumno distinguido del curso del mayor Scott, continuaba sus estudios de perfeccionamiento, después de obtener su título de piloto aviador y su ascenso a teniente 1.º el 15 de Julio de 1922.

Previos los preparativos de rigor, a las 14,50 horas del 11 de Diciembre, el monoplano Bristol N.º 56 “Ministro Sotomayor”, guiado por su piloto, abandonó el aeródromo e inició su vuelo. Repentinamente, y a no más de 30 metros de altura, el motor con de-

tonaciones intermitentes indicó que fallaba. El teniente Yávar continuó siempre en línea recta hasta poco más al sur de la cancha, tratando de alcanzar mayor altura, pero en vista de que la falla aumentara, optó por regresar al aeródromo, iniciando un viraje sin velocidad a la izquierda, que se tradujo en una violenta caída en tirabuzón.

Los compañeros y personal de la Escuela que presenciaban las evoluciones, corrieron al lugar donde yacía el montón humeante de escombros y constataron con horror que sobre el motor destruido y volcado estaba como incrustado el cuerpo del infortunado aviador. Su muerte había sido instantánea, como pudo comprobarlo el cirujano de turno, doctor Salas.

Informado el general Contreras de este nuevo desgraciado accidente, procedió a tomar las primeras disposiciones, ordenando el traslado de los restos a la Inspección, mientras un grupo de pilotos y



Estado en que quedó el monoplano Bristol "Ministro Sotomayor" después del grave accidente que costó la vida al teniente 1.º Carlos Yávar.

amigos del extinto se trasladaban a la casa habitación de la familia, a dar discretamente parte de lo ocurrido.

La severa capilla ardiente erigida en una de las oficinas de la Inspección General de Aviación, fué visitada por un numeroso público que desfiló incesantemente junto al catafalco. S. E. el Presidente de la República también se hizo presente, y designó al Ministro de la Guerra, Sr. Correa Roberts, para que, a nombre del Gobierno, acompañara los restos hasta el Cementerio.

La larga columna que formaba el cortejo llegó hasta las puertas de la Necrópolis poco después de las 18,30 horas, procediéndose ac-

to continuo al traslado del ataúd al mausoleo del Ejército.

Antes de inhumarse los restos, varios oficiales hicieron uso de la palabra, entre ellos el Director de la Escuela de Aviación, capitán Urzúa Lavín, cuyo discurso se reproduce a continuación:

"Señores:

En la más tierna y delicada fibra del corazón de cada uno de nosotros está grabado el nombre de los innumerables camaradas que se han ido para siempre... y tan pléfrica de trágicos recuerdos está nuestra alma que ya no pueden ser palabras de dolor las que musiten nuestros labios, sino que sordas imprecaciones contra el fatídico destino, que parece ensañarse con los aviadores militares chilenos.



El teniente L.º Carlos Yávar Toro, muerto trágicamente el 11 de Diciembre de 1922, en el Aeródromo "El Bosque".



El Director de la Escuela de Aviación, capitán Armando Urzúa Lavín, autor del discurso que se reproduce en estas páginas, y cuya lectura, en el Cementerio General, produjo los más vivos comentarios.

No es que la traidora muerte sienta envidia y quiera castigar a los valientes que le discuten el dominio de los aires. No, señores. Es sólo una lección, lección terrible, por supuesto, la que la Negra Pasajera nos da a los vivos por la infantil confianza con que nos paseamos por el espacio azul de nuestro cielo en aviones que, si bien es cierto prestaron relativos servicios en los rojos cuatro años de guerra de la vieja Europa, hoy día talvez no sirvan sus maderos ni para hacer las cruces que necesitan las tumbas prematuramente abiertas en donde duermen su último sueño las mismas víctimas que ellos hicieron.

Posible y humano es que haya desconocidos errores de parte de uno o de muchos de nosotros; pero las multitudes, que jamás engañan, en oportuna hora comprendieron que era necesario dotar a la aviación chilena de máquinas potentes y perfeccionadas y que fueran dignas de ser conducidas por pilotos de corazón, como los nuestros.

El alma de los aviadores muertos y la de

los que hasta el presente estamos vivos, reclaman imperiosamente la venida de esos aviones con los que hemos de vengar, plétóricos de vida, y con saña, si se quiere, las muchas muertes que la aviación, con máquinas anticuadas produce en nuestras filas.

Teniente Yávar: Hoy día ya no venimos a este triste recinto como lo hicisteis tú otras veces, ni a contener lágrimas, ni ahogar suspiros al despedir a un compañero en su última morada, pues estas sinceras y dolorosas manifestaciones quedan sólo grabadas eternamente en nuestras laceradas almas: venimos, aprovechando de tu querido recuerdo, a manifestar que nuestros más fervientes anhelos son que se cumpla la voluntad de nuestro patriótico pueblo, que en hora oportuna quiso salvarte la vida, proporcionándote la máquina con que pudisteis haber desafiado la muerte, que ahora desgraciadamente te ha cogido entre sus brazos.

Y para esa madre que dejas en el crepúsculo de la vida, y para esa tierna her-



Grupo de oficiales
aviadores. De iz-
quierda a derecha:
Tenientes Maldona-
do, Ewing y Yávar.

mana que recién se desposaba, y para esa no-
via ideal, para ellas no hay consuelo en este
mundo. La patria, los parientes, los amigos,
jamás podrán cerrar la herida que les cau-
sa tu desaparicimiento, pues sólo hallarán la
paz y la felicidad cuando vayan a buscarla
allá a tu lado, en esa región en donde ra-
diante brilla tu alma.

Compañero Yávar: Tus camaradas de la
Escuela de Aviación me encargan decirte que
no volarás eternamente solo en esa límpida
región en que ahora navegas, y que uno a
uno, tarde que temprano, tendremos que ir
a hacerte compañía para volar en conjunto,
en fantásticos escuadrones y vivir la eter-
nidad en los mundos siderales".

Las declaraciones del Director
de la Escuela de Aviación ante los
restos del teniente Yávar, sobre el
pésimo estado del material de vuelo,
fueron objeto de los más varia-
dos comentarios, no sólo en los
círculos militares, sino, también,
en el público en general.

"El denuncia es gravísimo en sí
mismo, escribía editorialmente "El
Mercurio", y lo es mucho más,
porque procede del propio director
de la Escuela de Aviación. Si este
denuncio está justificado, no cabría
para el Gobierno otro procedi-
miento que cerrar inmediatamente

la Escuela, interrumpir hoy mismo sus vuelos y no restablecer este servicio mientras no se posean los aparatos necesarios. No se trataría aquí de defectos de organización, de descuido o ignorancia, sino de aparatos que, por ser antiguos, no ofrecen las garantías necesarias, las que ofrecen los nuevos aeroplanos de mayor potencia y mejor construídos”.

Puesto así en juego el prestigio de un arma, por la cual había hecho el país grandes sacrificios, y ante los denuncios graves del capitán Urzúa Lavín, el Ministro de la Guerra ordenó se practicara una amplia investigación acerca de la efectividad de tales denuncios. Tras algunos días de minucioso estudio, el capitán Víctor Contreras, jefe de la Sección Técnica de la Inspección General de Aviación, evacuó un informe que en síntesis desvirtuaba los cargos formulados

contra los servicios de aviación por el mal estado de los aviones y dejaba constancia que el accidente del teniente Yávar fué de tal naturaleza que él se habría producido en cualquier otro aparato aunque recién hubiera salido de la fábrica.

Reunidos los antecedentes, el Ministro llamó a su despacho al capitán Urzúa Lavín y le hizo ver lo improcedente de su discurso, el cual no estaba en absoluto de acuerdo con el Gobierno. Al mismo tiempo le hizo presente que por esa circunstancia dejaría de pertenecer al arma de aviación.

Momentos después de haberse retirado el capitán Urzúa del despacho del Ministro, el Sr. Correa Roberts, firmó el decreto de traslado del referido oficial al Regimiento “Coraceros” de Viña del Mar, y otro, nombrando director interino de la Escuela de Aviación al capitán Diego Aracena.

EL CAPITAN ARACENA, NUEVO DIRECTOR DE LA ESCUELA DE AVIACION

Como se ha visto en el capítulo anterior, en reemplazo del capitán Armando Urzúa Lavín, fué designado en carácter de interino, el capitán Diego Aracena, para asumir la Dirección de la Escuela de Aeronáutica Militar.

Este oficial, perteneciente al curso de aviación del año 1914, se demostró desde los comienzos de su carrera como un entusiasta cultor del arma aérea, y fué así como se le vió, cada vez que fué destinado a cumplir los requisitos exigidos en tropá, regresar a la Escuela de Aviación, atraído por ese poder

roso imán de los aviones.

Maestro, sucesor de Avalos, el capitán Aracena fué elegido para llevar hasta el Brasil, en el aniversario de su independencia, el saludo del pueblo entero de Chile. Ajeno a toda exhibición, sin buscar los éxitos populares, penetrado de su misión como de una consigna militar, el distinguido oficial fué hacia su objetivo, con prudencia y valentía, con audacia y buen criterio, sin desvanecerse por las atracciones del triunfo ruidoso, sino buscando sólo el cumplimiento serio y digno de las instrucciones re-

cibidas. Poseedor de tan grandes virtudes, maestro de vuelo con largos años de experiencia, conocedor hasta del más insignificante detalle del rodaje técnico y administrativo de la Unidad, el nombramiento del capitán Aracena, como Director de la Escuela, no podía ser sino la realización de una de las más caras aspiraciones de la oficialidad del arma: El mejor aviador a la cabeza del primer plantel de educación aérea.

Cabe recordar al respecto, que el capitán Aracena y su antecesor, el capitán Urzúa, fueron los primeros Oficiales pilotos que desempeñaron el delicado puesto de Director de la Escuela de Aeronáutica, después del capitán Avalos, su fundador y primer Director. Los demás oficiales designados para desempeñar tan alto cargo, aunque bastante preparados en su ramo, no poseían los conocimientos técnicos indispensables para quienes dirigen una rama tan delicada y de tan enorme responsabilidad como la Aviación.



El capitán Aracena, sucesor del capitán Urzúa en la dirección de la Escuela.

La labor del capitán Aracena en la Escuela fué fructífera, desde todo punto de vista, aun cuando contó con escasos fondos para mantener íntegra la capacidad de trabajo del personal a sus órdenes.

El raid de instrucción a Talca, con que se finalizó el año aeronáutico, retardó la entrega de la Escuela que debía hacer su antecesor al capitán Aracena, entrega que quedó definitivamente hecha el 10 de Enero de 1923. Con la misma fecha se hizo cargo de la Ayudantía del Establecimiento, el teniente 1.º Luis R. Alarcón, distinguido oficial del arma de Ingenieros, quien con su preparación y tino supo mantener en armonía las relaciones de servicio entre el comandante y sus subordinados.



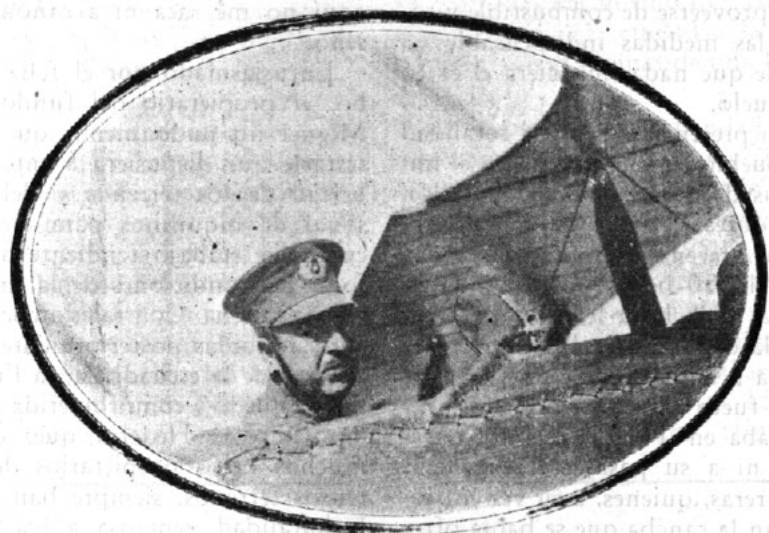
El teniente 1.º Luis R. Alarcón.

RAID DE INSTRUCCION A TALCA

A fines de Diciembre de 1922, la Superioridad de Aviación dispuso que los oficiales que terminaban el curso de perfeccionamiento, efectuaran un raid en formación hasta Talca, para cumplir así con uno de los últimos requisitos exigidos para optar al título de Piloto Militar, correspondiente a la categoría B.

te Yávar. El general Contreras, al ordenar este raid e ir personalmente en un Avro como pasajero del capitán Aracena a ubicar los terrenos para el aterrizaje de la escuadrilla en San Fernando y Talca, quiso demostrar la confianza que le inspiraba el material entregado a sus pilotos.

Dificultades de diversa índole



El general Luis Contreras S., que viajó como pasajero del cap. Aracena, en el vuelo a Talca

El más vivo interés despertó en el público el anuncio de este vuelo, tanto por ser la primera vez que un número crecido de aviones salía fuera del aeródromo, como por estar frescos aun los cargos que se formularon sobre el mal estado del material, a raíz del desgraciado accidente que costó la vida al tenien-

casi hicieron fracasar la realización de este vuelo, pero, afortunadamente, se subsanaron y la escuadrilla pudo llevar hasta las provincias del sur el reconocimiento de todos los aviadores por su gesto patriótico al colectar fondos para el incremento de la Aviación Nacional.

A las 10.30 horas del 28 de Diciembre, decolaron desde "El Bosque", rumbo a San Fernando, dos biplanos Avro, piloteados por los capitanes Aracena y Castro, llevando como pasajeros al general Contreras y al ingeniero Seabrook, respectivamente. Poco antes del mediodía, los aviadores descendieron sin novedad en el patio del Batallón Zapadores, en donde eran esperados por las autoridades locales y un numeroso público.

Los raidistas permanecieron en San Fernando el tiempo necesario para proveerse de combustible y tomar las medidas indispensables, a fin de que nada impidiera el éxito del vuelo.

En presencia de casi la totalidad del pueblo que se dió cita en el improvisado aeródromo del Batallón Zapadores, el Avro N.º 79 del capitán Aracena abandonó la cancha a las 17.50 horas, en demanda de Talca. Una hora le bastó para cubrir la distancia de 116 kms. que separa a ambas ciudades. Como el viaje fuera sin aviso previo, nadie esperaba en Talca al capitán Aracena ni a su pasajero, el general Contreras, quienes, a su vez no conocían la cancha que se había ofrecido para el aterrizaje de los aviones. El piloto, después de observar desde la altura los alrededores de la ciudad, dirigió su máquina a un terreno que presentaba las mejores condiciones, aterrizando en él sin inconvenientes. Ya en tierra, el general Contreras pudo imponerse de que se encontraba en el fundo San Miguel, de propiedad de don Nicolás Hederra, caballero que, según telegramas que obraban

en poder de la Jefatura de los Servicios Aéreos, no estaba dispuesto a facilitar sus terrenos para el aterrizaje de los aviones atendiendo a que lo perjudicaría en sus trabajos agrícolas.

En pocos momentos, la cancha fué invadida por un numeroso grupo de curiosos que, saltando cercas, llegaban al lado de los aviones. El propio señor Hederra concurrió entre los primeros a saludar a los aviadores, ocasión que aprovechó el general Contreras para decirle con entusiasmo: "De aquí no me saca ni a cañonazos, señor".

Entusiasmado por el feliz arribo, el propietario del fundo San Miguel no pudo menos que constatarle que dispusiera a entera libertad de los terrenos y del personal de inquilinos para efectuar cualquier trabajo tendiente a mejorar las condiciones de la improvisada cancha. Con tales atenciones y las recibidas posteriormente, por el resto de la escuadrilla, la Fuerza Aérea quedó comprometida con don Nicolás Hederra que, como muchos otros propietarios de extensos terrenos, siempre han dado hospitalidad generosa a los aviadores que forzada o premeditadamente han debido aterrizar en sus dominios.

Reconocida la cancha, el general Contreras envió a la Dirección de Aeronáutica el siguiente telegrama, ordenando la realización del raid:

"Después 54 minutos de San Fernando, aterrizamos sin novedad en el fundo de don Nicolás Hederra, a horas 6.45.

“Comunique Dirección Escuela despache Avros mañana 8 A. M: Campo aterrizaje en San Fernando, el indicado.

“Estación en San Fernando será tiempo necesario proveerse de nafta, debiendo continuar en seguida Talca, siendo campo de aterrizaje fundo San Miguel don Nicolás Hederra, situado oriente estación ferrocarril, distante quince cuadras y próximo costado sur camino San Clemente. Campo estará indicado por tres humaredas y bandera nacional.

“Bandada teniente Sosa esperará órdenes mañana para venirse en la tarde. — Contreras”.

En cumplimiento a estas órdenes, a las 8,15 horas del Viernes 29 de Diciembre, con tiempo revuelto y nubes bajas, decoló desde “El Bosque” la escuadrilla de Avros, al mando del capitán Castro, que había regresado desde San Fernando para tomar parte en el raid, e integrada por los tenientes Carrasco, Montecino y Tusschaens distribuidos en la forma siguiente:

A las 9,25 horas, los aviadores llegaron sin novedad a San Fernando, a excepción del capitán Baraona que perdió su rumbo, y aterrizó en Quinta, reanudando luego el vuelo, encontrándose con sus compañeros antes de las 12 horas.

En los momentos de descender en el patio del Bat. Zapadores, el Avro 81, piloteado por el teniente Tusschaens, sufrió la rotura de un amortiguador, que fué rápidamente reparado.

Desde San Fernando los aviones partieron en formación, a las 17,30 horas del mismo día, en demanda de Talca, ciudad a la que arribaron en poco más de una hora de vuelo.

Mientras tanto, la bandada de entrenamiento, dirigida por el teniente Sosa, había ultimado sus preparativos y recibido la orden de iniciar el raid directo a Talca. Tres Scouts, piloteados por los tenientes Sosa, Sáenz y Maldonado, y dos De Haviland, por los tenientes Vergara y Acuña, formaban la bandada que decoló a las 15,30 horas desde “El Bosque”. En los

Máquina	Piloto	Pasajero
Avro N° 76	Tte. Carrasco	Fotógrafo Geisse
.. .. 77	Tte. Montecino	Cabo 1° Abarzúa
.. .. 78	Cap. Castro	Ingeniero Seabrook
.. .. 80	Cap. Baraona (Voló independiente de la escuadrilla).	Cabo 1° Castro
.. .. 81	Tte. Tusschaens	Teniente Amiot.



Público que concurrió a presenciar el aterrizaje de los aviones en la improvisada cancha de San Fernando.

De Haviland viajaron como pasajeros, el teniente Pinto, a cargo del servicio radiotelegráfico y don Ramón Stuardo, enviado especial de "La Nación".

Hasta San Fernando, los aviones de la bandada volaron individualmente en medio de un temporal de viento y espesas nubes. Sobre la Plaza de Armas de dicha ciudad, los aviones se reunieron en el aire y continuaron en formación hasta Talca, punto al que llegaron sin novedad, poco después de las 17 horas. Al aterrizar el De Haviland "Linares", tripulado por el teniente Acuña, tuvo un pequeño percance a consecuencia de haber chocado con una alambrada que destruyó la hélice y el extremo de un ala. El resto de la bandada descendió sin inconvenientes, a pesar de las malas condiciones del terreno y su escasa extensión.

La sociedad talquina ofreció a

los aviadores, durante su corta estadía en la ciudad, numerosas manifestaciones con que les exteriorizó su simpatía y admiración.

Al día siguiente de haber llegado la escuadrilla a Talca y aprovechando la cercanía de Linares, provincia que también había aportado su óbolo para el incremento de la Fuerza Aérea, el general Contreras autorizó un vuelo hasta la capital de esa provincia, correspondiendo al teniente Ewing llevar los mensajes de saludo al pueblo, representado en las personas del Intendente y del Primer Alcalde. Por desgracia, al decolar el avión Avro "Esmeralda" que piloteaba, sufrió un desperfecto y se precipitó a tierra destruyéndose casi en su totalidad. Los tenientes Ewing e Iturriaga, este último que viajaba como pasajero, salvaron milagrosamente, gracias a la pericia del piloto, que, viendo in-

minente la caída, hizo deslizar su avión para amortiguar el golpe con las alas.

El Domingo 31 de Diciembre, previo haberse revisado minuciosa-

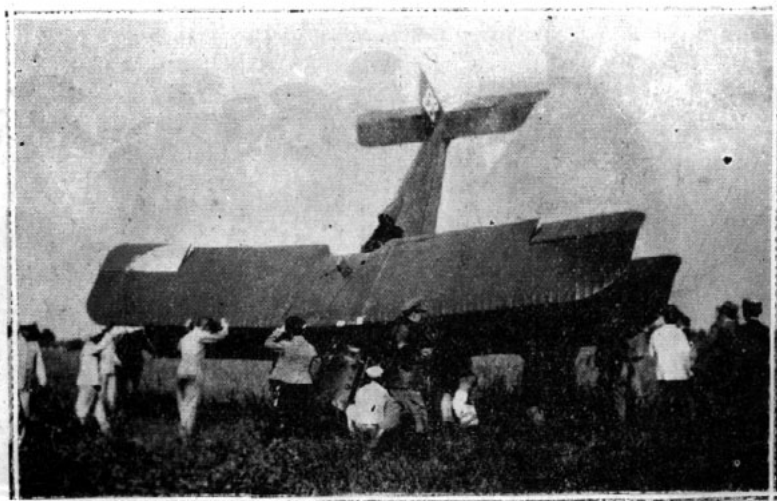
mente el material y colocado el total de combustible en los estanques, se dió la orden a las bandadas de regresar a Santiago, distribuídas las máquinas como sigue:

BANDADA I.

Máquina	Piloto	Pasajero
Avro N.º 77	Tte. Tusschaens	Tte. Montecino
" " 78	Cap. Castro	Ing. Seabrook
" " 79	Cap. Aracena	Gral. Contreras
" " 80	Tte. Carrasco	Cabo Abarzúa
" " 81	Tte. Amiot	Cap. Baraona.

BANDADA E.

Máquina	Piloto	Pasajero
D. H. N.º 91	Tte. Arredondo	Sr. Geisse
D. H. N.º 93	Tte. Lagreze	Mec. Okington
Scout N.º 68	Tte. Sosa	
Scout N.º 69	Tte. Ewing	
Scout N.º 70	Tte. Herreros	



El biplano Scout que piloteaba el teniente Oscar Herreros y que sufrió un capotaje al tratar de decolar en Talca

La escuadrilla efectuó el regreso sin inconvenientes, a excepción del teniente Oscar Herreros, quien al tratar de elevarse desde la cancha de Talca, no pudo evitar que la hélice de su avión se estropeará con el alto pasto, viéndose obligado a aterrizar en un potrero cercano. En los momentos de tocar tierra, las ruedas del Scout se sumergieron en una profunda zanja, "capotando" bruscamente la máquina. El público que presenciaba la salida de los aviones corrió al lugar del accidente, distante diez cuabras del punto de partida, y procedió a sacar al piloto de entre los restos del aparato. El teniente Herreros sólo recibió contusiones de poca importancia, pero por el hecho de haber destruído su avión, quedó imposibilitado para cumplir en esta oca-

sión con el requisito de raid exigido para optar al título de Piloto Militar en la categoría B.

Numerosas personas se dieron cita en "El Bosque" para esperar a los raidistas que con intervalo de minutos comenzaron a llegar después de mediodía. Salvo el capitán Castro y los tenientes Carrasco y Tusschaens, el resto de los aviadores efectuó el regreso en una sola etapa, y en los tiempos que se indican: capitán Aracena, en 2 horas; teniente Ewing, en 1,45 hrs.; teniente Lagreze, en 2 hrs. y teniente M. Arredondo, en 1,50 hrs.

Al finalizarse en forma tan halagadora el raid que se ha detallado en el presente capítulo, la Fuerza Aérea no hizo, sino asentar su reputación por la eficiente instrucción del Curso de perfeccionamien-



El general Contreras Sotomayor con algunos de los oficiales participantes en el raid de instrucción a Talca.

to que dirigieran por primera vez, de acuerdo con el sistema Gosport los distinguidos instructores chilenos, capitanes Aracena, Baraona y Castro.

El vuelo fué de gran provecho para los aviadores, porque les permitió emplear todos sus conoci-

mientos de navegación aérea adquiridos teóricamente durante el año escolar, como asimismo les permitió recoger muchas experiencias respecto al aterrizaje en terrenos desconocidos y no preparados previamente.

RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA DURANTE EL AÑO 1922

- 1.º Enero La Aviación se hace presente en el festival deportivo del Aero Club de Chile verificado en el Club Hípico, mereciendo el aplauso unánime de la numerosa concurrencia que se dió cita en las amplias tribunas del Hipódromo.
- 5 Enero Se da de alta, en calidad de agregado a la Escuela de Aviación, al capitán Batuel Arriagada, quien dejó de pertenecer al Ferrocarrileros. Este oficial se hizo cargo de la reorganización del Servicio Meteorológico en la Escuela.
- 6 Enero Se da de alta, en calidad de agregado a la Inspección General de Aviación, al capitán Armando Urzúa Lavín.
- 7 Enero Se otorga título de piloto militar, (categoría A.), a 49 oficiales de la misión Scott.
- 14 Enero Al efectuar un viraje con escasa velocidad a fin de aterrizar en el aeródromo, el teniente 1.º Osvaldo Acuña, sufre un accidente en el D. H. 9, N.º 5730.
- 16 Enero Víctima de un desgraciado accidente, muere el teniente 1.º Julio Illanes Basaure y queda gravemente herido el mecánico Juan Abarca.
- 18 Enero El teniente 1.º Rafael Sáenz, sufre un accidente en el Avro N.º 80, en circunstancia que practicaba aterrizajes en el aeródromo.
- 19 Enero Se dispone el traslado del teniente 2.º de marina, Carlos Silva, a la Base Naval de Aviación.
- 27 Enero El teniente 1.º Roberto Ewing, destroza el Avro N.º 79 al fallar el motor de éste y tener que aterrizar forzosamente fuera del aeródromo.
- 31 Enero Por el expreso de la tarde se dirige a Valparaíso, para continuar viaje a su patria, el instructor inglés Frank P. Scott.
- 7 Febrero El capitán Quevedo hace entrega de la Dirección de la Escuela de Aviación al capitán Armando Urzúa Lavín, asumiendo la Subdirección el capitán Diego Aracena, sin perjuicio de sus funciones como maestro del curso de instructores. Como se recordará, a la llegada del mayor Scott a

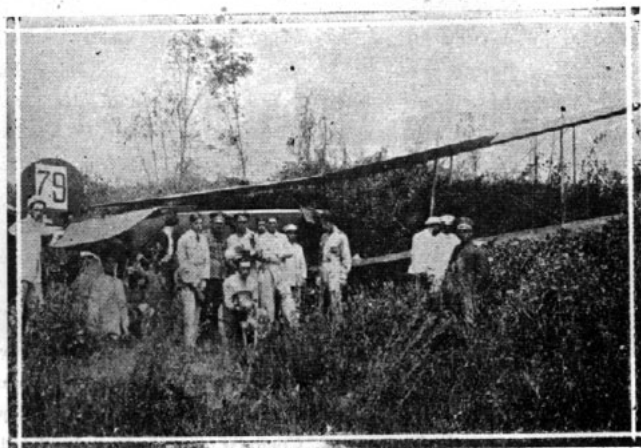


El De Haviland accidentado por el teniente Osvaldo Acuña

Chile, éste asumió el puesto de Director Técnico; el capitán Quevedo quedó a cargo de la parte administrativa y disciplinaria de la Escuela.

- 8 Febrero Por Decreto Supremo N.º 271, el teniente 1.º Wilfredo Rodríguez, deja de ser alumno de la Escuela de Aviación y regresa a su unidad, el Regimiento Ferrocarrileros.
- 21 Febrero El teniente 1.º Alberto Vallejos, deja de ser alumno de la Escuela y pasa a servir al R. I. 13 "O'Higgins".
- 28 Febrero Por D/S, el teniente 1.º Hernán Iturriaga, deja de ser alumno de la Escuela y se reincorpora a su unidad de origen, el R. I. N.º 12 "Pudeto".

El Avro N.º 79 que, piloteado por el teniente Ewing, debió aterrizar forzadamente en las inmediaciones del aeródromo "El Bosque".



- 11 Marzo El Director de la Escuela, capitán Úrzúa, dirige al Inspector General de Aviación una nota, insinuándole la idea de dar a los alumnos clases sobre Aeronáutica y Navegación Aérea, que hasta esa fecha no se habían hecho.
- 21 Marzo Por D.S. N.º 516, el teniente 1.º Cipriano Cisternas, se reincorpora al Rgto. Ferrocarrileros, por encontrarse inutilizado para seguir en la Aviación, a consecuencias del accidente sufrido en un D. H. 9 en San Bernardo, en Mayo de 1921.
- 18 Abril Por D.S. dejó de pertenecer al curso de alumnos el teniente 1.º Oscar García, quien pasó a disposición de la Comandancia Gral. de Armas de Santiago.
- 1.º Mayo Se da de alta en la Escuela de Aviación, para formar parte del 1er. curso de alumnos dirigidos por maestros chilenos, de acuerdo con el sistema Gosport, a los tenientes 2os. de marina, Luis Mariotti y Hebert Youlton. Con fecha 3 de Mayo se dió de alta al teniente 1.º de marina Adirio Jessen, para formar parte del mismo curso.
- 4 Mayo El teniente Oscar García sufre un grave accidente de aviación, debiendo ser hospitalizado en el Pensionado San Vicente.
- 9 Mayo Se efectúa el primer ejercicio de conversación radiotelefónica entre un avión militar y una estación terrestre. En efecto, a las 15,30 horas, decoló desde el Aeródromo "El Bosque", el D. H. N.º 91 "Tacna" y se dirigió a Santiago tomando contacto radiotelefónico con la radio estación de la Moneda. En seguida se dirigió al sur, alcanzando hasta la estación de Paine, a 42 kilómetros de Santiago, manteniéndose la conversación radiotelefónica durante todo el trayecto en excelentes condiciones.



Momentos antes de iniciarse la primera experiencia de transmisión radiotelefónica, desde un avión en vuelo a una estación terrestre. Piloto: Tte. Andrés Sosa. Observador: Tte. Gustavo Pinto.

- 13 Mayo Se efectúa en la Escuela la ceremonia de la entrega de sus títulos de piloto militar (Categoría A.), a los oficiales, señores: capitanes, Aracena, Valenzuela, Baraona y Castro; tenientes los, José Arredondo, Sosa, Magnan, Horacio Díaz, Herreros, Miranda, Tusschaens, Gertner, Cisternas, Lagreze, Illanes, Zanelli, Alberto Vallejos, Yuseff, Montecino, Amiot, Maldonado, Modesto Vergara, Correa, Sáenz, Bravo, Acuña, Fuentes, Ewing, Colombo, Wilfriedo Rodríguez, Arturo Herrera, Labarca, Marcial Arredondo, Iturriaga, Florencio Gómez, Neira (colombiano), y Enrique Mujica: tenientes 2os., Soto, Ilabaca, Yávar, Mario Barros, Oscar Silva y Juan Castro. Después de la ceremonia de la entrega de diplomas se verificó un interesante programa aéreo.
- 16 Mayo Se despacha a sus unidades de origen a los siguientes alumnos de la Escuela de Aviación: Ttes. Colombo, Labarca, Herrera, Gómez, Zanelli, Mujica, Fuentes, Miranda, Correa, Neira, Barros, Silva, Soto, Castro e Ilabaca.
- 20 Mayo El Ministro de la Guerra, don Roberto Sánchez G. de la H., efectúa un raid a San Felipe como pasajero del capitán Aracena, en el Avro "Esmeralda".
- 24 Mayo Se inician las actividades de vuelo del año, distribuyéndose el personal en dos Bandadas, I. y E., de Instrucción y de Entrenamiento, respectivamente. El material empleado fué: Avro, Bristol, D. H., Scout. Asumieron el Comando de las Bandadas los capitanes Castro y Baraona.
- 25 Mayo Con motivo de celebrar la Argentina el aniversario de su emancipación republicana, el Inspector de Aviación ordenó que algunos aviadores se trasladaran en vuelo a la Legación Argentina y dejaran caer mensajes de salutación. El 28 de Mayo, el general Contreras recibió una patriótica nota de agradecimiento, por su fina atención, del Adicto Militar de la Legación Argentina, redactada en los términos siguientes:
- "Agradézcole profundamente conmovido el cariñoso saludo que por medio de un despacho aéreo se ha servido dirigirme en el día de la Patria. Poco le ha de haber costado al bizarró aviador que piloteaba el Avro, descubrir el edificio de la Legación Argentina para dejar caer el mensaje, acostumbrado como sus demás compañeros a luchar y vencer los elementos de la naturaleza, en especial, la majestuosa Cordillera de los Andes, cuando en hermosos vuelos la han trasmontado para llevar a las fértiles regiones de mi país el saludo cariñoso de confraternidad y la constatación del empuje de esta raza que tantos héroes ha dado a su gloriosa Patria. Hago votos muy fervientes y muy sinceros por que siempre los aviadores de ambos países empleen sus formidables máquinas en dejar caer tan gentiles mensajes y que, si fatalmente alguna vez lo han de hacer empleando sus instrumentos de guerra, lo hagan confundiendo los colores de ambas banderas y en defensa de la libertad, como lo hicieron nuestros gloriosos antepasados. — (Fdo.): J. P. Diana".

El aviador que mereció tales conceptos del distinguido Adicto Militar Argentino, fué el teniente Carlos Montecino, quien llevaba de pasajero al teniente Carlos Yávar.

- 25 Mayo Al tratar de decolar en Rancagua, después de haber efectuado un vuelo hasta esa localidad, el teniente Ewing, como piloto, y el capitán Urzúa Lavín, como pasajero, sufren un accidente en el Avro N.º 78, "Capitán Avalos".
- 30 Mayo En circunstancias que el teniente 1.º Alfredo Bravo, llevando de pasajero al mecánico Humberto Donoso, practicaba ejercicios de vuelo en un Avro, sufre un grave accidente.
- 4 Junio Fallece el teniente 1.º Alfredo Bravo, en el Hospital San Salvador.



El biplano Scout "Teniente Illanes".

- 9 Junio El teniente David Yuseff sufre un accidente al aterrizar fuera de cancha, por haber fallado el motor del Bristol 64, que piloteaba, sin consecuencias para el aviador.
- 14 Junio Por decreto de esta fecha, se da de alta en la Escuela, para formar parte del curso de Aviación, al teniente 1.º Zanelli.
- 23 Junio El teniente 1.º Arnaldo Carrasco, destruye el Scout N.º 65, en accidente por mal aterrizaje.
- 26 Julio El teniente 1.º Horacio Díaz, inicia su expediente de retiro, dejando de ser alumno de la Escuela.

- 31 Julio Se da de alta en la Inspección General al capitán Amadeo Casarino. Por mismo decreto, el teniente L.º Magnan, pasa a la dotación de planta de la Escuela, dejando el R. I. 5 "Carampangue".
- 5 Agosto Por haber iniciado sus funciones la Comisión Parlamentaria nombrada para investigar los denuncios hechos en la Cámara por el Diputado Sr. Celis en contra de los servicios de Aviación, el general Contreras, Jefe de dichos servicios, solicitó del Sr. Ministro de la Guerra la autorización para encomendar el despacho de su repartición al coronel Enrique Monreal, Jefe del Servicio Aéreo del Ejército. El Sr. Ministro accedió a lo solicitado, fijando tal reemplazo en un mes. Con esta misma fecha, la Comisión empezó su labor, correspondiéndole al coronel Monreal presentar las distintas dependencias del Cantón "El Bosque".
- Por decreto 1464 de esta fecha, se dió de alta en la Escuela de Aviación, en calidad de agregado, al teniente Arnaldo Carrasco, quien regresaba de los EE. UU., después de una permanencia en el extranjero de más de dos años, donde hizo estudios especiales de fotografía. Por mismo decreto, pasó agregado a la Inspección General, el teniente Enrique Zúñiga.
- 24 Agosto Por decreto del Ministro de Marina, se da de alta en la Escuela de Aviación al ingeniero L.º de la Armada, Ernesto Aylwin, quien asume la dirección de la Sección Maestranza.
- 29 Agosto Se inicia el gran raid aéreo Santiago-Río de Janeiro, por los capitanes Aracena y Baraona.
- 31 Agosto Tres biplanos Avro, piloteados por los tenientes Ewing, Sosa y Sáenz, llevando de pasajero al capitán Salgado y tenientes Marín y Oportus, respectivamente, efectuaron un ejercicio de cooperación con el curso de informaciones de infantería, en los faldeos N. W. del cerro San Cristóbal. El capitán Castro, en Avro, con el capitán Quevedo, desempeñaron la misión de Aviación de Observación.
- 7 Septiembre Numerosos aviones evolucionan sobre Santiago con motivo de celebrarse el Centenario de la República del Brasil. Al decolar desde el Aeródromo, el teniente Yuseff, piloteando el Bristol N.º 60, choca con un poste de la antena radiotelegráfica ubicada en el recinto del Observatorio Astronómico, destrozándose completamente el avión y resultando el piloto con graves heridas.
- Se nombra una comisión compuesta por el capitán Casarino y los tenientes José Arredondo y Modesto Vergara para que reciban un avión S. V. A. obsequiado por la Colonia Italiana a los servicios de aviación.
- 14 Septiembre A un paso de la meta, el capitán Aracena cae en el De Haviland "El Ferroviario", en la localidad denominada Ubatuba, distante apenas 200 kilómetros de Río de Janeiro.
- 25 Septiembre El capitán Aracena efectúa el raid Río de Janeiro-Ubatuba y Ubatuba-Río de Janeiro, en un hidroavión brasilero, dando con ello término al grandioso raid iniciado, desde la capital chilena, el 29 de Agosto.

- 29 Septiembre Se comisiona al capitán Castro para que se traslade a Valparaíso y, de acuerdo con la Dirección de Artillería y Fortificaciones de la Armada, elija un terreno ofrecido en Quintero para instalar un aeródromo militar.
- 2 Octubre Aviones militares efectúan con éxito un raid a Rancagua, aterrizando en esa localidad el capitán Castro y el teniente Ewing. El resto de la escuadrilla, compuesta por dos Avros y dos Bristol, tripulados por los tenientes Montecino, Mariotti, Sosa y Herrerros, regresa a "El Bosque" sin aterrizar.

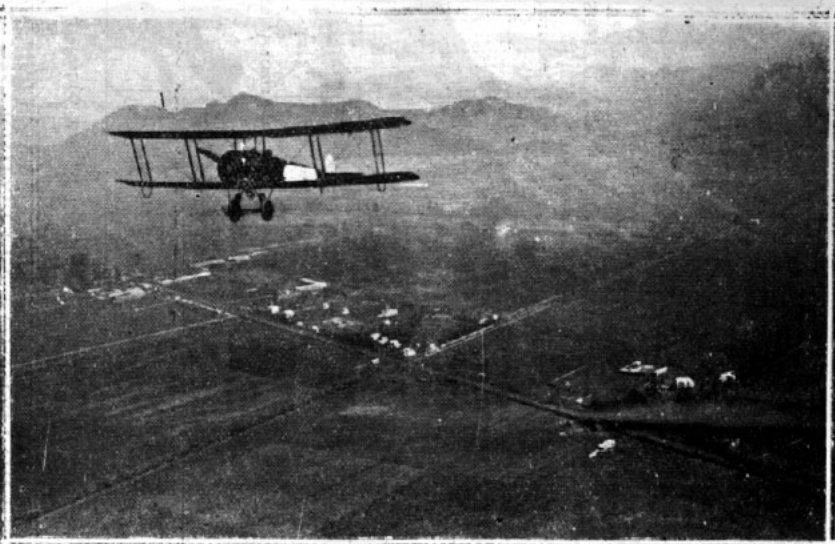


Oficiales aviadores frente al avión S. V. A. que obsequiara la Colonia Italiana a los servicios aeronáuticos. De izquierda a derecha: Tte. Humberto Zanelli, Marcial Arredondo, Rafael Sáenz y Carlos Montecino.

- 5 Octubre Con esta fecha reasumió sus funciones el general Contreras.
- 23 Octubre Se cambia la denominación de Inspección de Aviación por la de Dirección de Aeronáutica Militar.
- 7 Noviembre Santiago recibe triunfalmente a Áracena a su regreso a Chile.
- 15 Noviembre Santos Dumont, el genial precursor de la Aviación Mundial, visita la Escuela de Aviación.
- 18 Noviembre Por D/S., el teniente R. Alarcón, pasa a la Escuela de Aviación, dejando de pertenecer al Batallón Zapadores I.
- 21 Noviembre Los tenientes Sosa y Sáenz cumplen un nuevo requisito para optar a la

categoría B., efectuando una prueba de altura en biplanos de caza S. E. 5, de 6.700 y 5.420 metros, respectivamente.

- 25 Noviembre El capitán Aracena se traslada en vuelo a Viña del Mar, piloteando el Avro "Malleco".
- Los tenientes Herreros y Maldonado, piloteando máquinas Bristol, suben a 5800 y 5100 metros, respectivamente.
- 29 Noviembre Regresa a "El Bosque" el capitán Aracena a quien acompañó en su vuelo desde Viña, el Edecán de S. E., capitán Pedro Álvarez.
- 30 Noviembre El teniente Montecino, en S. E. 5, alcanza a 6820 metros de altura.
- 2 Diciembre El teniente Tusschaens cumple con el requisito de altura subiendo en un S. E. 5, a 6800 metros. En circunstancias que evolucionaban sobre el aeródromo "El Bosque", dos monoplanos Bristol chocan en el aire, logrando sus pilotos, los tenientes Yávar y Mariotti aterrizar con sus máquinas averiadas, sin novedad.
- 11 Diciembre El teniente Carlos Yávar Toro, encuentra trágica muerte al precipitarse a tierra el Bristol N.º 56 que piloteaba.
- 18 Diciembre Se dispone la entrega de la Dirección de la Escuela por parte del capitán Urzúa al capitán Aracena.
- 20 Diciembre Los tenientes de Marina, Jessen, Mariotti y Youlton optan a la categoría A., como pilotos militares, con 28, 31 y 32 horas de vuelo solos, en Avro, respectivamente.
- 21 Diciembre El capitán Castro vuela hasta San Fernando, reconociendo canchas de aterrizaje para el raid de instrucción con que se finalizó el año aeronáutico.
- 28 Diciembre Dos Avro, tripulados por los capitanes Aracena y Castro, llevando de pasajero al general Contreras y al ingeniero Sgabrook, respectivamente, efectúan un vuelo a Talca, previo haber aterrizado en San Fernando.
- 29 Diciembre Las escuadrillas de instrucción y de entrenamiento, al mando del capitán Castro y teniente Sosa, emprenden un vuelo a Talca.
- 30 Diciembre Al decolar desde la cancha del fundo "San Miguel" en Talca, piloteando el Avro "Esmeralda", el teniente Ewing sufre un accidente, destruyéndose completamente la máquina y librándolo él y su pasajero, el teniente Iturrriaga, milagrosamente.
- 31 Diciembre Regresa desde Talca la escuadrilla de aviones, teniendo que lamentar el accidente del teniente Herreros, quien capotó al tratar de decolar desde esa localidad en el Scout N.º 70.



Un Avro en pleno vuelo.



El Excmo. señor Ministro de Gran Bretaña en Chile, Sr. Arthur Grant Duff, Sra. de Grant Duff; general Contreras; Agregado Militar de Gran Bretaña, Coronel Kinsman; Cap. Aracena, e Ing. Seabrook, delante del avión en que los últimos volaron al Brasil.

RAIDS EFECTUADOS POR PILOTOS MILITARES, DURANTE EL AÑO 1922.

Nombres del:		Marca y Núm. de la máquina	Fecha del Raid	Desde y hasta	Escalas hechas (Etapas en el Raid).	Duración del Raid	¿Hubo accidente?	Recorrido en Kms.
Piloto	Pasajero							
Tte. Roberto Ewing	Cap. A. Urzúa L.	Avro Núm. 78	25-V-22	El Bosque-Ran-cagua.			Al aterrizar.	
Cap. Diego Aracena	Mec. Sr. Seabrook	D. H. Núm. 96	29-VIII	El Bosque-Río Janeiro.	(Mendoza - Villa Mercedes - Castellanos - Buenos Aires - Montevideo - Treinta y tres - Pelotas - Porto Alegre - Das Torres - Florianópolis - Santos-Ubatuba - Río Janeiro).	Hasta el 16-IX - 22	Por exceso de neblina se vió obligado a aterrizar en Ubatuba, sufriendo accidente.	3.500 Kls.
Cap. F. Baraona	Cabo M. Barahona	D. H. Núm. 92	29-VIII	El Bosque-Castellanos.	(Mendoza - Villa Mercedes - Castellanos).	Hasta el 2-IX - 22	Al aterrizar en Castellanos chocó el tren de aterrizaje con un poste, destruyéndose la máquina.	1.070 "
Tte. O. Herreros		Bristol 58	2-X	El Bosque-Ran-cagua.				140 "
.. A. Sosa		Bristol 63	2-X		1.10'		
.. M. Vergara	Tte. G. Pinto	D. H. 9 N.º 91	29-XII	El Bosque-Talca		1.15'		
.. O. Acuña	Rep. "El Mercurio"	D. H. 9 N.º 93	29-XII		2.25'		140 "
.. J. Maldonado		Scout 69	29-XII		1.55'		249 "
.. R. Sáenz		.. 70	29-XII		1.50'		249 "
.. A. Sosa		.. 68	29-XII		1.45'		249 "
.. A. Sosa		.. 68	30-XII	Talca-El Bosque		1.55'		249 "
.. Arredondo M.	Fotógr. Sr. Geisse	D. H. 9 N.º 91	30-XII		2.10'		249 "
.. F. Lagreze	Cabo O'Kingthon N.º 93	30-XII		2.15'		249 "
.. R. Ewing		Scout 69	30-XII		1.50'		249 "



CAPITULO III

1923

SUMARIO :

Nuevos raids de instrucción.

Leigh y sus inventos.

Actividades de los aviadores civiles, Pedro Hansen y Mario Pozatti, en Chile.

Accidente al aviador Clodomiro Figueroa y muerte del sargento I.º Isaac Necochea.

Participación de la Aviación en los ejercicios de tiro de "El Culenar".

Muerte del cabo I.º Marcos Arzola.

Raid de una Escuadrilla de aviones Scout a Chillán.

Oficiales mejicanos titulados en la Escuela de Aviación.

Cursos de informaciones en "El Bosque".

Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el año 1923.

NUEVOS RAIDS DE INSTRUCCION

En cumplimiento a órdenes impartidas por la Jefatura de la Escuela de Aeronáutica Militar, durante el mes de Enero, efectuaron algunos raids de instrucción los oficiales alumnos que por di-

ferentes causas no habían cumplido algunos requisitos para optar al título de Piloto Militar en la categoría "B".

Finalizado con éxito el año aeronáutico de 1922, se procedió a

la revisión total y minuciosa del material de vuelo, correspondiéndole en esto una ardua labor al capitán Casarino e ingeniero Aylwin, dirigentes de la Sección Maestranza.

Los aviones así revisados fueron entregados a las bandadas, en donde se les sometió a las últimas pruebas de vuelo por parte de los pilotos más experimentados.

raid "El Bosque"-San Felipe-Los Andes-"El Bosque", con el teniente Zanelli, uno de los oficiales de la Bandada que no había podido participar en el viaje a Talca.

Desde tempranas horas de la mañana, fueron alistados un Scout y un De Haviland, que serían piloteados por los oficiales nombrados. Después de los trámites de rigor y comprobado el buen fun-



De izquierda a derecha: Ttes. Herreros, Sosa y Zanelli.

Con estas garantías no fué de extrañar el éxito con que verificaron sus pruebas los distintos pilotos designados para llevarlas a cabo.

El 13 de Enero de 1923, el Comandante de la Bandada de Entrenamiento, teniente Sosa, obtenía el permiso necesario para efectuar el

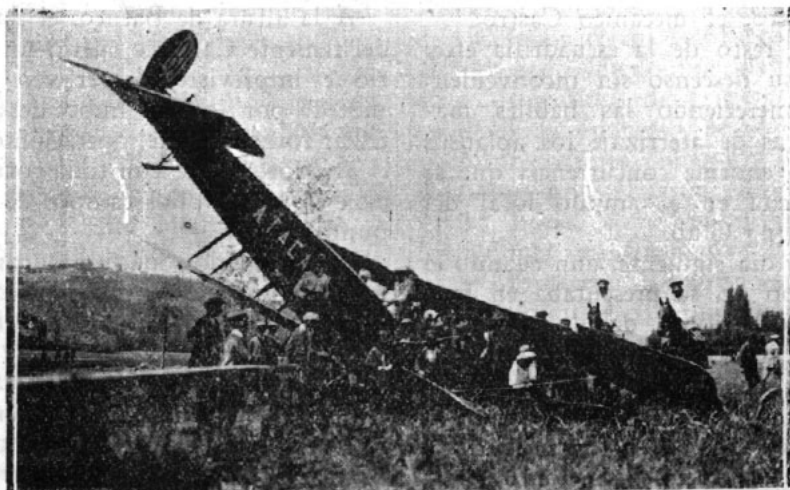
cionamiento de los motores en presencia del Director de Aeronáutica y otros jefes de la Aviación, se dió la orden de largar, iniciando los aviadores su vuelo en espléndida forma. No tardaron en llegar a la Escuela las primeras noticias sobre el raid, anunciando todas ellas el paso sin novedad de

Los tenientes Mariotti, Jessen y Youlton, primeros alumnos instruidos bajo la dirección de maestros chilenos.



los aviones sobre los distintos pueblos del recorrido. A gran altura evolucionaron sobre Los Andes y San Felipe, regresando a "El Bosque", donde aterrizaron después de poco más de dos horas, cumpliendo, así, el teniente Zanelli con el requisito de raid de 100 kms, en línea recta y una hora y media de vuelo en formación.

Después de terminar satisfactoriamente en la Escuela de Aviación la instrucción correspondiente al certificado "A" de Piloto Militar de los oficiales de marina señores Adirio Jessen, Luis Mariotti y Hebert Youlton, la superioridad autorizó el raid "El Bosque"-Viña del Mar, para el regreso de estos alumnos a su Base



El avión "Atacama", accidentado en el Sporting Club de Viña del Mar

Naval de Quintero. En efecto, el día 26 de Enero abandonaron el aeródromo de la Escuela de Aviación en dirección a la costa cuatro biplanos Avro piloteados por los oficiales de marina nombrados y por el capitán Castro, jefe de la escuadrilla. En un Scout inició el mismo recorrido, pero con regreso a Santiago sin aterrizar, el teniente Oscar Herreros, quien realizó la prueba con toda corrección.

Los aviones de la escuadrilla Castro, llegaron a Viña sin novedad y después de evolucionar por espacio de algunos minutos, dispusieron el descenso en el Sporting Club de esa localidad, que había sido previamente preparado para el aterrizaje de los aviones. Al hacerlo, el teniente Jessen sufrió una caída desde diez metros de altura, rompiendo la parte delantera del tren de aterrizaje y ambas alas derechas del Avro "Atacama" que piloteaba, pero sin sufrir consecuencias él ni su pasajero, el mecánico Castro.

El resto de la escuadrilla efectuó su descenso sin inconvenientes, mereciendo las hábiles maniobras de aterrizaje los aplausos de la enorme concurrencia que se dio cita en el amplio local del Sporting Club.

Al día siguiente, aun cuando el tiempo no se presentaba en buenas condiciones, debido al viento huracanado que soplaba y a una densa neblina que cubría la cancha, el capitán Castro ordenó el regreso a Santiago, correspondiendo a los tenientes Montecino y Carrasco tripular los aviones que

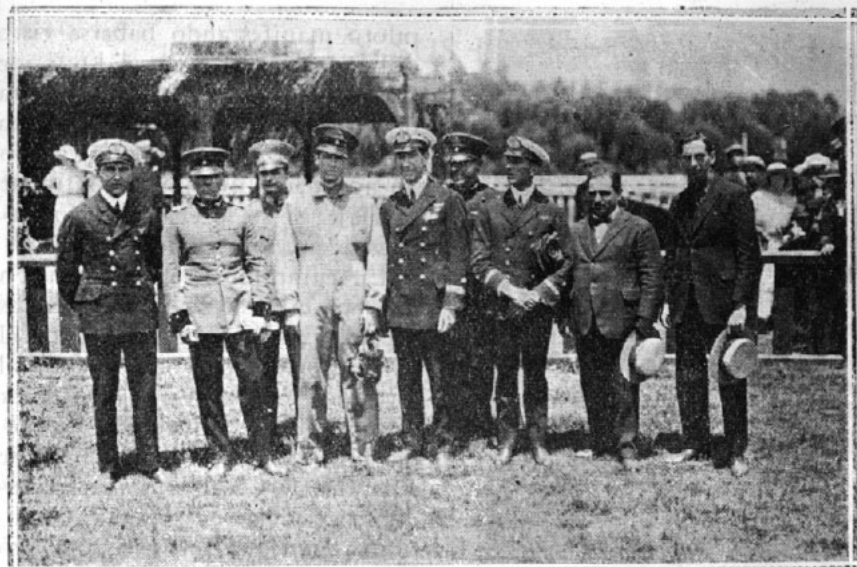
habían ocupado en su vuelo hasta Viña los aviadores navales. Después de una minuciosa revisión de los motores por parte de los mecánicos, los pilotos y pasajeros ocuparon sus respectivas cabinas, y en presencia de un numeroso público iniciaron su vuelo, el Avro "Cap. Avalos", del capitán Castro, el "Colchagua", del teniente Montecino, y el "Chiloé", del teniente Carrasco. Finalmente, se elevó el aviador civil Clodomiro Figueroa quien tripulando el Morane Saulnier "Valparaíso", de su propiedad, acompañó a los oficiales en la prueba. Nutridos aplausos saludaron cada una de las arriesgadas maniobras que debieron ejecutar los aviadores en sus decolajes, maniobras que demostraron la eficiente preparación y extremado arrojo de los pilotos.

Ya en el aire, los aviones se formaron y tomaron rumbo a Santiago.

A la altura de Batuco, el Avro del teniente Carrasco sufrió un serio e imprevisto desperfecto del motor, por lo que hubo de aterrizar forzosamente, operación que el aviador ejecutó con toda corrección en los amplios campos de ese punto.

Las otras dos máquinas continuaron su vuelo sin novedad hasta "El Bosque", donde aterrizaron cerca de las 17 horas.

A fin de arreglar los desperfectos del Avro "Chiloé", el ingeniero Sr. Seabrook, se trasladó hasta Batuco y procedió a dejar el avión en condiciones de vuelo. Hecho és-



Los oficiales aviadores que participaron en el raid a Viña del Mar. De izquierda a derecha: Mariotti, Carrasco, Fernández, Castro, Jessen, Arredondo, Youlton, el aviador civil Figueroa y el señor Carlos Briseño, fotógrafo de los Servicios de Aviación.

to, el Domingo 29 de Enero, el teniente Carrasco se dispuso a dar término a su interrumpido raid, cosa que hizo con todo éxito.

Aun cuando no en el carácter de vuelo de instrucción, se cita entre éstos, el raid que emprendieron a Valparaíso dos parlamentarios, el Senador señor Héctor Zañartu y el Diputado y Presidente de la Cámara, señor Pedro Rivas Vicuña, como pasajeros del capitán Aracena y del teniente Montecino, respectivamente. Este vuelo, en su primera etapa, tuvo por objeto conducir a los mencionados políticos hasta Viña del Mar, desde donde debían seguir viaje a Valparaíso en automóvil.

En efecto, cerca de las 10 horas, el Director de la Escuela, capitán Aracena, ordenó sacar a la cancha dos biplanos Avro, que fueron revisados prolijamente por los mecánicos. Revestidos de gruesas blusas de cuero, guantes y anteojos de vuelo, los señores Zañartu y Rivas partieron desde el aeródromo a las 10,15 horas, como pasajeros de los aviones que tripulaban Aracena y Montecino. Tras un espléndido decolaje en que ambos aviadores dieron muestra de sus conocimientos y maestría en la conducción de sus máquinas, éstas tomaron rápidamente altura, dirigiéndose poco después rumbo a Valparaíso. De pronto ambos aviadores se vieron envueltos por una densa



El teniente Carlos Montecino Asenjo, maestro de vuelo de varias generaciones de pilotos.

neblina que impedía orientarse con seguridad respecto al terreno. Por esta razón los pilotos juzgaron prudente regresar a la Escuela, medida que cumplieron sin ningún contratiempo. Después de descender los aparatos en "El Bosque", los parlamentarios fueron invitados a almorzar por la oficialidad del Establecimiento. En atención a los insistentes deseos manifestados por el señor Zañartu de realizar el raid a Quintero, a las 15 horas, en el avión "Capitán Avalos", pilotado por el capitán Aracena, se emprendió una segunda tentativa. Transcurrido un regular espacio de tiempo, se recibió un telegrama del

piloto manifestando haberse visto obligado a aterrizar a 4 kms. de Casablanca a causa de la ruptura de una biela del motor. Agregaba que el aterrizaje se había efectuado sin novedad y que podía continuar el viaje, si se le enviaban los repuestos necesarios.

En cumplimiento a la petición del capitán Aracena, a las 18 horas decoló un Avro pilotado por el teniente Montecino que llevaba al mecánico Abarzúa y era portador de los repuestos solicitados. En media hora cubrió la distancia que le separaba de Casablanca, aterrizando en ese lugar en perfectas condiciones. Inmediatamente se comenzó la reparación del aparato del capitán Aracena, y al día siguiente pudo continuar su interrumpido vuelo. A las 12,55 horas, el Avro que conducía de pasajero al señor Zañartu aterrizaba en el Sporting Club de Viña del Mar.

Se ha hecho una sucinta relación de estos vuelos para demostrar el enorme progreso que se dejó ver a través de unos pocos años de práctica aeronáutica en nuestro país. La prensa de la capital y la opinión pública en general, admiró en esos días a los aviadores militares por su audacia y dominio en la conducción de sus naves, y sus vuelos de escasos kilómetros que el progreso de la aeronáutica hizo posible efectuar a diario, fueron celebrados en ese entonces con el entusiasmo con que se aplauden las más grandes empresas.

LEIGH Y SUS INVENTOS

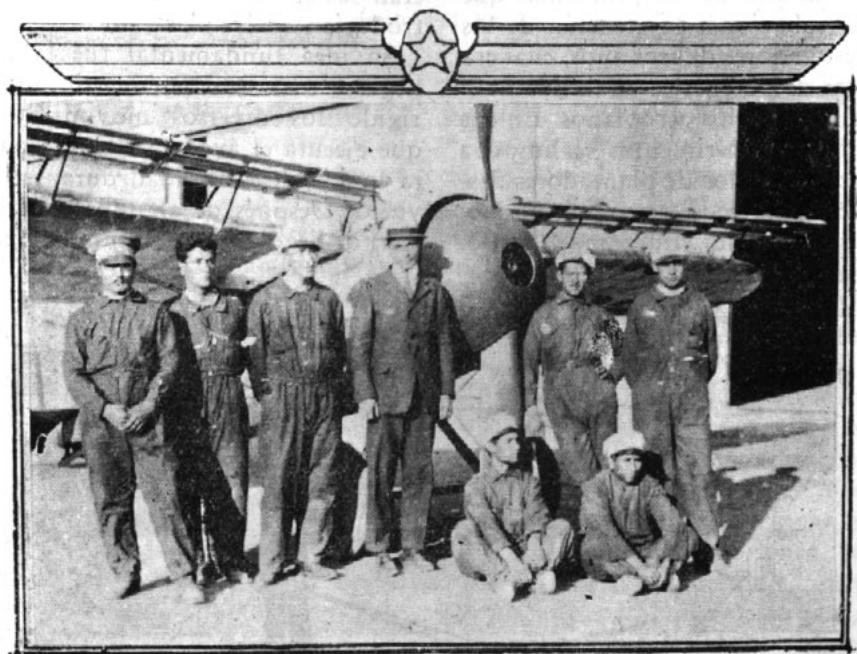
Para muchos es desconocida la labor paciente y silenciosa de un modesto ciudadano chileno que, atraído por los interesantes estudios de la aerodinámica, trabajó por espacio de muchos años en la solución del problema sobre la estabilidad automática de los aviones. Alfredo Leigh Bañados, conocido profesional de Santiago en el ramo de la dentística, no obstante la falta de laboratorios apropiados para desarrollar sus investigaciones, contribuyó al progreso de la ciencia aerodinámica mediante su aporte

valioso de conocimientos sobre tal materia.

Constructor de varios planeadores e inventor de las ranuras que llevan su nombre y que posteriormente aplicó la firma Handley Page a sus aviones comerciales, Leigh fué popular en su época y su vida tuvo íntima relación con las actividades de la Escuela de Aeronáutica Militar.

La labor del señor Leigh data desde el año 1909.

Impresionado por los primeros vuelos de los hermanos Wright, de



El señor Alfredo Leigh acompañado del personal de mecánicos que lo secundó en sus trabajos de aviación, frente a un Bristol, al que se le aplicaron las ranuras Leigh, consistentes en planos superpuestos de gran alargamiento.



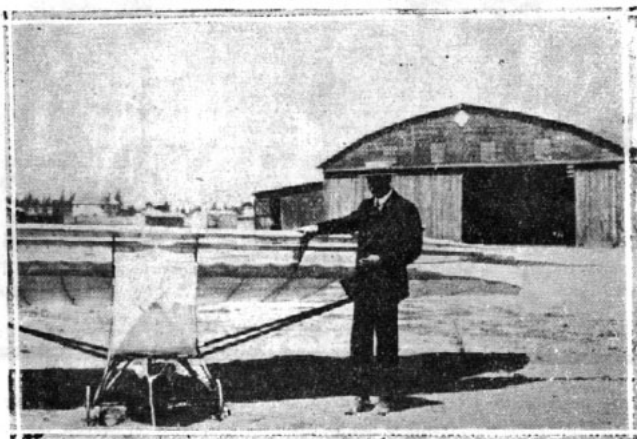
El señor Leigh con un velero de su invención, en el cual se efectuaron los primeros ensayos de vuelo sin motor en Chile.

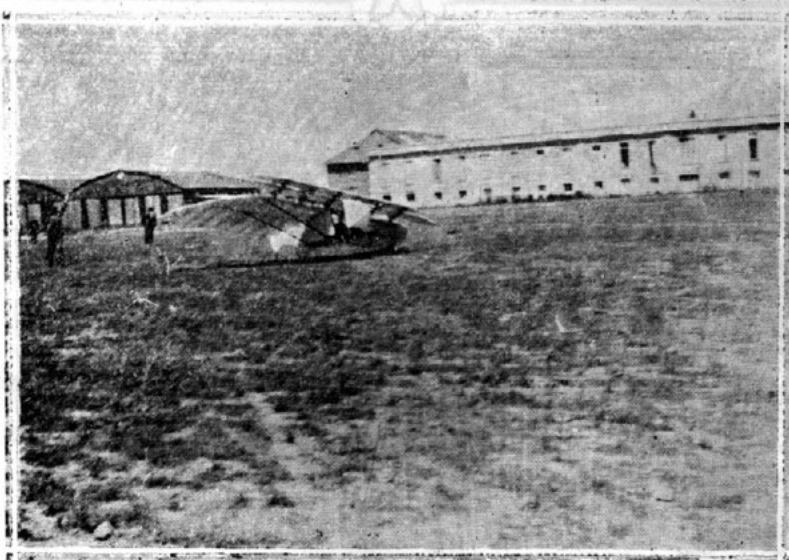
Blériot, Farman y otros precursores de la aviación mundial, y poseedor de vastos conocimientos de aerodinámica, se propuso buscar la solución de uno de los problemas que interesaban más la atención de los investigadores de esos años, cual era tratar de obtener la estabilidad automática de los aeroplanos. En sus primeros experimentos se limitó a lanzar modelos de planeadores desde la cumbre del cerro San Cristóbal, los cuales, durante el vuelo,

indicaban al observador características determinadas, de tal modo que podía apreciar con cierta exactitud los efectos producidos, según eran las modificaciones que se introducían en las alas.

Su idea fundamental fué la de llegar a sintetizar en un conjunto rígido los diversos movimientos que ejecuta el ave con sus alas para lograr su estabilidad durante el vuelo. Después de algunos experimentos llegó a la conclusión de que

El velero visto de frente.





El velero Leigh, tripulado por el teniente Montecino, en su primer ensayo de vuelo, en el aeródromo "El Bosque".

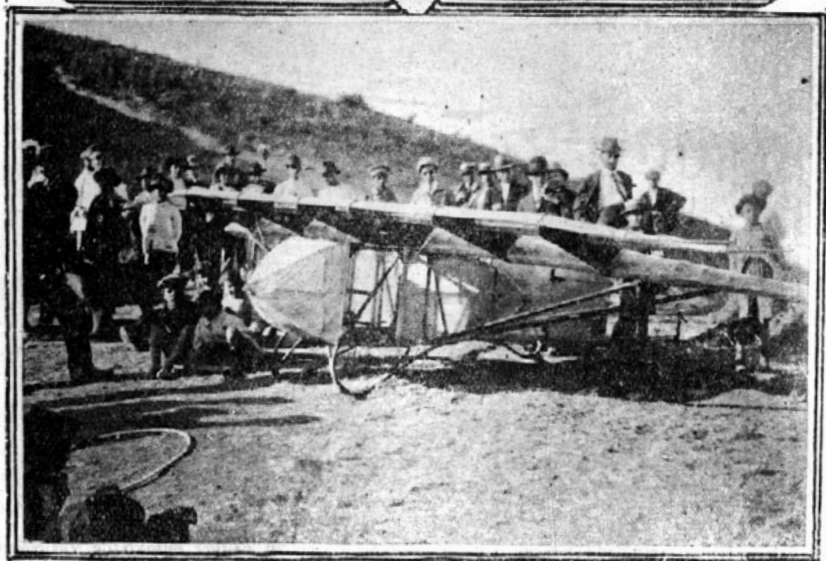
los planos de gran alargamiento tenían la ventaja de poseer una estabilidad automática tanto en el sentido longitudinal como en el lateral y además levantaban más peso por unidad de superficie que aquellos planos de alargamiento corriente, empleados en la generalidad de los aeroplanos. Además, en estos planos de gran alargamiento la resistencia al avance quedaba reducida a un *mínimum*, circunstancia muy ventajosa para alcanzar con estos planos un rendimiento *máximum*.

Al llevar a la práctica su teoría, Leigh tropezó con la dificultad de poder construir sólidamente aviones con alas muy angostas y de gran alargamiento, encontrando la solución en el sistema de persianas en combinación con una superficie principal de estructura sólida, co-

mo son las alas comunmente empleadas en los aeroplanos.

En esta forma el ala inestable de los aeroplanos, combinada con cierto número de planos angostos que son estables de por sí, hizo que la primera se estabilizara, constituyendo el conjunto una superficie alada estable y de mayor capacidad sustentadora que un ala de perfil corriente y de igual área. Mediante disposiciones y perfiles especiales de estos planos, se logró obtener efectos muy variados que contribuyeron a solucionar el problema del aterrizaje lento, lo mismo que el fácil decolaje, muy conveniente para salir y llegar a campos de reducidas dimensiones.

A principios del año 1923 Leigh terminó la construcción de un planeador al cual le colocó las ranuras de su invención. Autorizado el



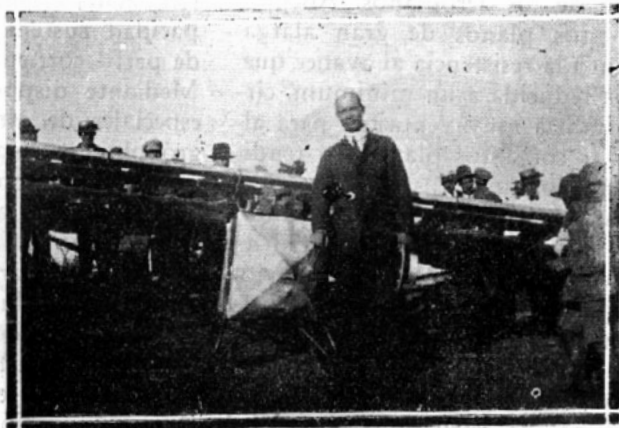
El velero en los faldeos del cerro Chena. Nótese el detalle de las ranuras aplicadas en el borde delantero del ala y que tenían por objeto dar una mayor estabilidad al aparato.

teniente Montecino para efectuar las pruebas iniciales, el planeador fué trasladado a los faldeos del cerro Chena, en donde se congregó un numeroso público ávido de con-

templar los primeros vuelos de aviación sin motor que se efectuarían en Chile.

La escasa fuerza de impulsión del elástico empleado para el lan-

Don Alfredo Leigh
y su planeador.



El teniente Montecino rodeado por el numeroso público que concurrió a los ciertos Chena a presenciar las pruebas de vuelo sin motor.



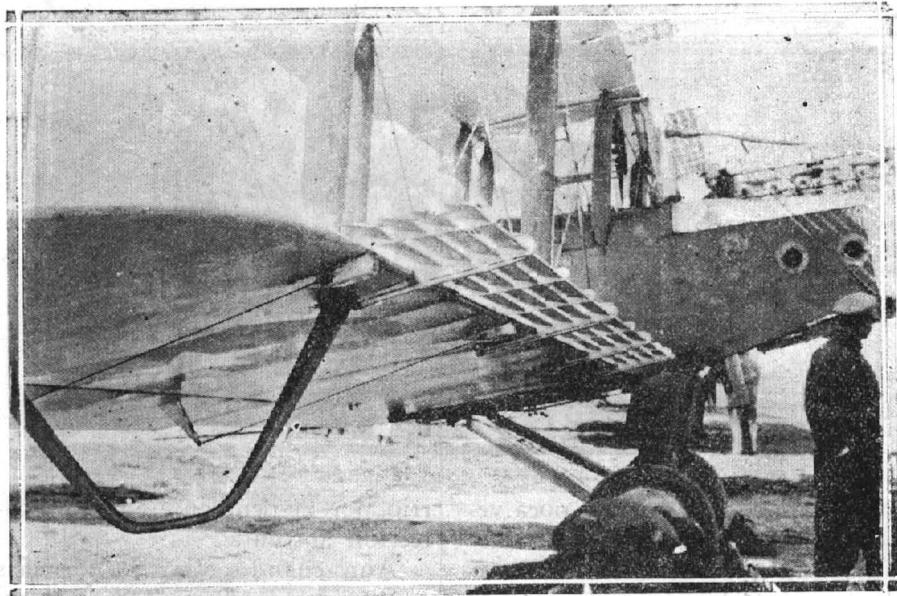
zamiento del aparato y la poca velocidad del viento reinante, impidió que el planeador se elevara, alcanzando sólo a recorrer cerca de doce metros desde el punto de partida. En una segunda tentativa, el aparato sin abandonar el suelo co-

rrió por la pendiente con una dirección absoluta.

Aun cuando estas experiencias no fueron coronadas por el éxito, se consideran como las primeras pruebas oficiales de vuelo sin motor efectuadas en Chile.



El velero colocado en la parte más alta de una pendiente, momentos antes de iniciarse las pruebas que no tuvieron el éxito deseado, dada la escasa velocidad del viento reinante y la deficiencia del sistema de lanzamiento.



Las ranuras Leigh aplicadas a un avión De Haviland. Así modificada esta máquina se distinguió de sus similares por su estabilidad automática, alcanzando ésta al extremo de que cuando se la hacía perder velocidad, no caía en "spin". Se obtuvo, asimismo, la disminución en un 25% de la velocidad de aterrizaje y el despegue más rápido en el decolaje.

En Noviembre del mismo año se aplicó a un monoplano Bristol 110 HP. el sistema de ranuras ideado por el señor Leigh, obteniéndose los más óptimos resultados. En efecto, el día 5, el teniente Montecino probaba en vuelo la máquina y manifestaba que el decolaje se había efectuado casi automáticamente. La misma opinión vertió el capitán Baraona, y posteriormente el teniente Alarcón y el aspirante Zertuche, quienes pilotearon en repetidas ocasiones el Bristol modificado. Para demostrar la bondad de la máquina, basta citar el caso siguiente: En cierta ocasión ocurrida el 5 de Diciembre, el teniente Arredondo voló hacia

la Cordillera, y cuando se encontraba a 5000 metros de altura, aprovechando las cualidades de estabilidad del aparato, sacó sin dificultad una vista del volcán Tupungato, abandonando el bastón todo el tiempo que demandó la operación de preparar la cámara fotográfica, acción que en el Bristol corriente no se habría podido realizar por su inestabilidad a los fuertes vientos reinantes.

Dos años más tarde, Leigh experimentó su invento en un aparato De Haviland, obteniendo igualmente el más franco éxito.

En la exposición de los hechos correspondientes al año 1925 se darán mayores detalles al respecto.

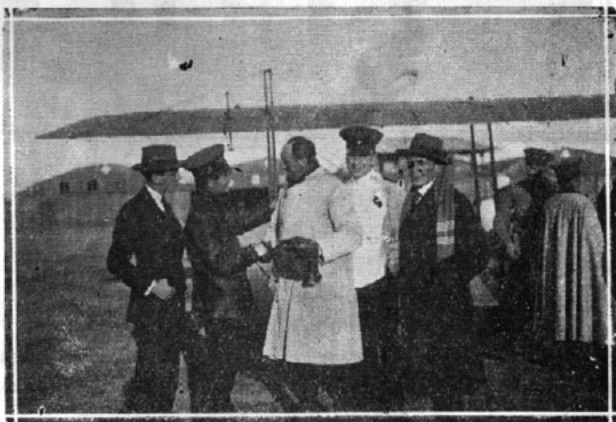
ACTIVIDADES DE LOS AVIADORES CIVILES PEDRO HANSEN Y MARIO POZATTI EN CHILE

El deporte de la aeronáutica, indiscutiblemente uno de los más atrayentes, cuya práctica concierne a la aviación civil, fué en Chile, en sus primeros años, casi por completo abandonado. El Gobierno con sus escasos recursos y la Superioridad Militar, dedicaron en un principio sus esfuerzos única-

guay y otras Repúblicas sudamericanas.

Desde el primer momento, Hansen encontró ayuda en las esferas gubernativas y pudo establecerse en el aeródromo militar de "El Bosque", verificando sus vuelos a las horas en que las actividades aéreas de la Escuela se paralizaban.

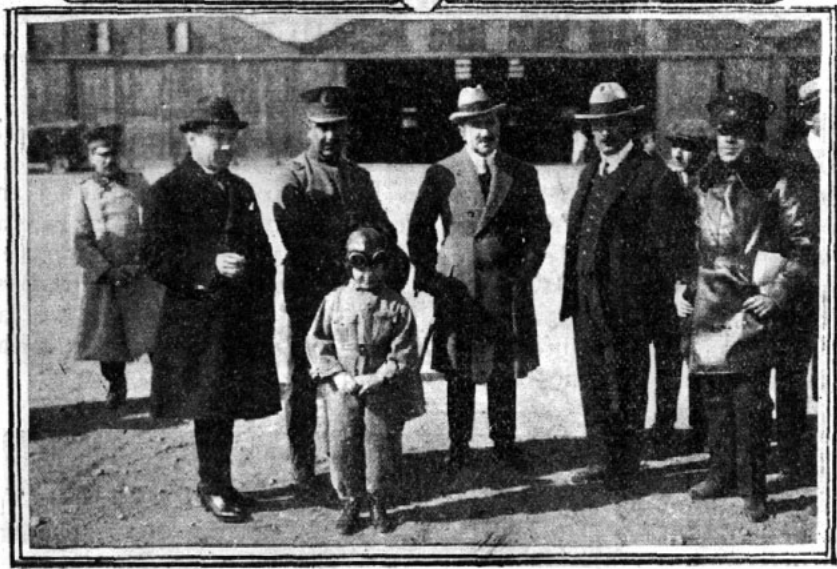
El señor Federico Helfmann es felicitado por un oficial aviador momentos después de rendir su examen de vuelo en el aeródromo "El Bosque".



mente hacia la aviación militar, importándoles muy poco el fomento de la aeronavegación particular, complemento obligado de los efectivos militares.

A principios de 1923 llegó a Chile, procedente de Buenos Aires, el piloto aviador dinamarqués, Sr. J. Pedro Hansen, comisionado por la Fábrica Curtiss para instalar en el país una Escuela de Aeronáutica Civil, semejante a las organizadas en el Perú, Argentina, Brasil, Uru-

Inició su primer curso con los señores Federico Helfmann, Emilio Etchegaray y Salvador Sanfuentes, los que, después de tres semanas de instrucción, rindieron su examen ante una comisión nombrada por el Ministerio de la Guerra, compuesta por el Director de la Escuela de Aviación, capitán Diego Aracena y su ayudante, teniente Alarcón. El 14 de Mayo la comisión emitió su informe favorable, declarando que los aviadores estaban en



El Ministro de la Guerra, el general Contreras, el aviador Hansen y el capitán Aracena, presenciando el examen de los aviadores Helfmann y Etchegaray.

condiciones de recibir el título de pilotos de turismo.

Obtenidos sus diplomas, los señores Helfmann, Etchegaray y Sanfuentes, procedieron a encargar má-

quinas Curtiss para su uso particular, las que llegaron a Chile a mediados de Septiembre de 1923. Una vez armadas, el señor Hansen y sus alumnos iniciaron una serie

Los señores Helfmann y Etchegaray, alumnos del aviador dinamarqués, Pedro Hansen.





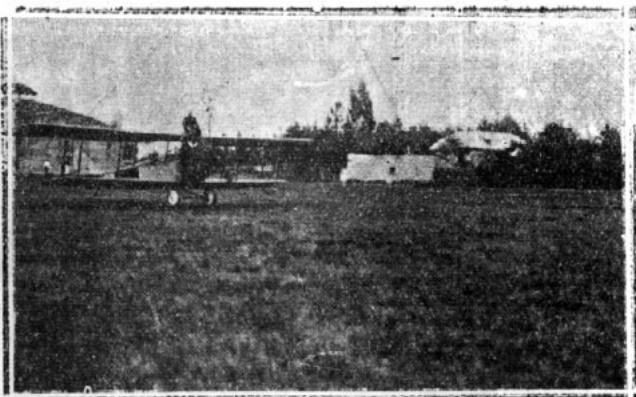
El aviador Hansen acompañado del acróbata alemán, Eugenio Geberth.

de vuelos a diferentes puntos del país, destacándose los raids a Valparaíso, Quillota, Los Andes, Aculeo, y otra serie de diversas volaciones que dejaron de manifiesto la pericia de los nuevos aviadores.

A principios de Noviembre, la población de Santiago tuvo ocasión de presenciar por primera vez un festival acrobático de aviación, que se verificó en el Hipódromo Chile.

Cúpole al señor Hansen aportar su valioso concurso, llevando de pasajero en su avión Curtiss J. N., 90 HP, al acróbata alemán Eugenio Geberth, quien había causado admiración en muchos países por sus proezas de circo aéreo, consistentes en paseos sobre las alas de un avión en vuelo, bajada por una escalera de cordel, "looping-the-loop" estando el señor Geberth sentado sobre el ala superior, etc., etc. En el

El acróbata Geberth sentado en el ala superior de un Curtiss que decola pilotado por Hansen.

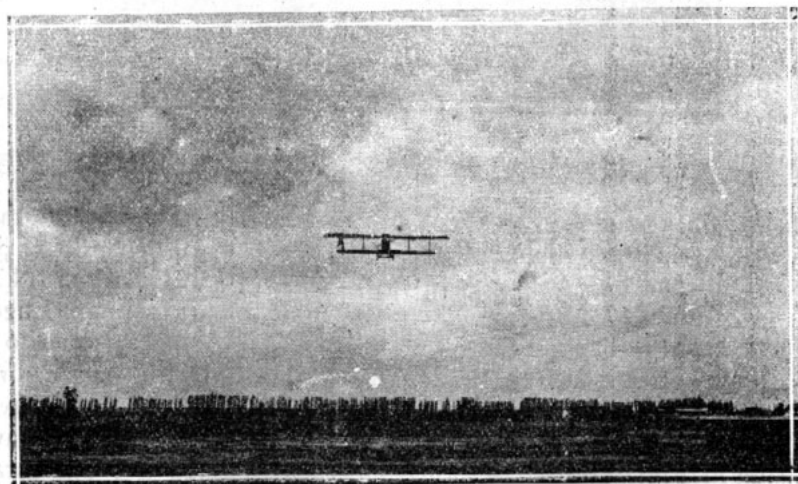


festival del Hipódromo Chile ambos aviadores demostraron una vez más su virtuosidad, mereciendo el aplauso unánime de la enorme concurrencia que se dió cita en dicho local.

Al efectuarse el último vuelo de esa tarde, los señores Hansen y Geberth sufrieron un pequeño acci-

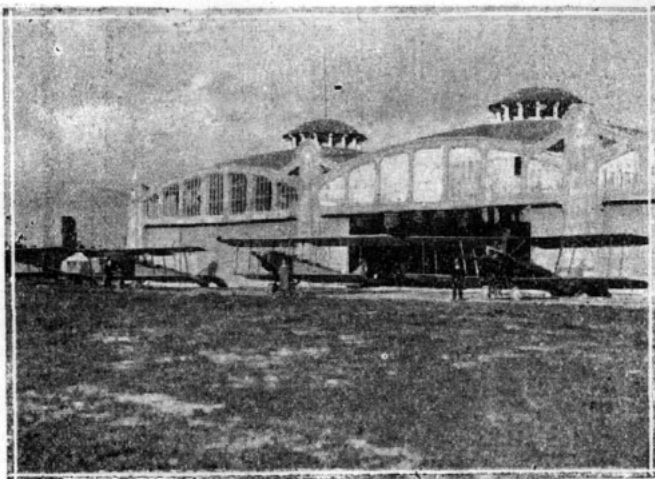
dente que los obligó a tomar cancha de improviso sobre el techo de una casa.

A mediados del mes de Noviembre, Hansen voló con todo éxito de Santiago a Concepción, ida y regreso, en el Curtiss Oriole 160 HP. de su propiedad, adjudicándose el record de vuelo en distan-



Geberth durante una de sus pruebas de Circo Aéreo. En pleno vuelo se pasea por las alas del avión.

Aviones Curtiss
de la Escuela
Civil de Avia-
ción que orga-
nizó en "El
Bosque", el
aviador Hansen.



cia realizado hasta entonces en Chile. (*).

El carácter de esta obra, que trata del desarrollo experimentado por los servicios de aviación militar, no permite extenderse más sobre el raid de Hansen que, para la época en que se realizó, constituye una verdadera hazaña.

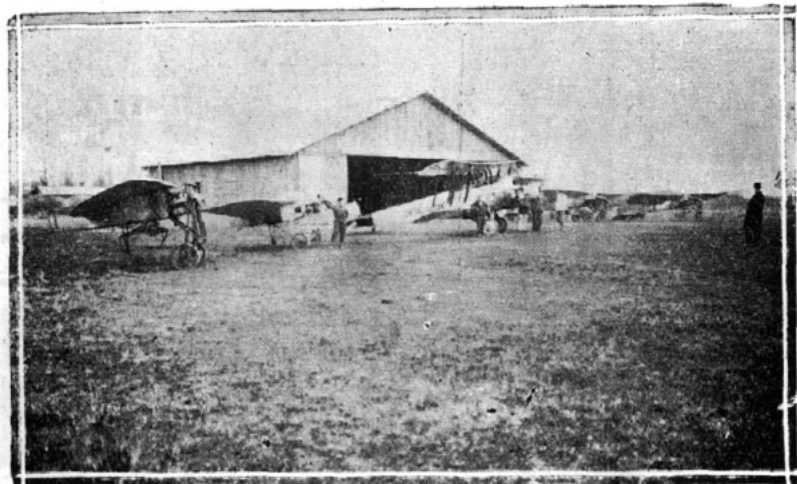
Como para sellar con un broche de oro su incansable actividad y benéfica influencia en los servicios aeronáuticos, el último día del año 1923, muy de madrugada, Hansen emprendió su último vuelo en Chile, un vuelo magnífico, para dirigirse rumbo a Buenos Aires.

Hasta los primeros contrafuertes de la Cordillera lo acompañaron sus leales alumnos, sin pensar que no volverían a verlo. A los pocos meses de estada en la capital argentina, en una exhibición noctur-

na, el caballeroso dinamarqués rindió su vida entre los escombros de su máquina azotada por la fatalidad.

Paralelamente con las actividades del señor Hansen, un aviador italiano, as de la guerra europea, Mario Pozatti, trabajó en forma positiva en favor de la aviación civil. Con tal objeto adquirió el Caudron en que efectuó la travesía de los Andes Mlle. Bolland, y se asoció a don Diógenes Valenzuela Olivos, con quien formó una Sociedad Nacional de Aviación. Después de efectuar diversas reparaciones a la máquina, Pozatti inició una serie de vuelos populares en el aeródromo "El Bosque". Por desgracia, la suerte no lo acompañó, pues sufrió dos accidentes sin consecuencias personales, pero que le demandaron gastos extraordinarios que le hicieron desistir en sus propósitos de fomentar la aviación civil.

(*) Ver 1er. Tomo de esta obra, pág. 212, raid mayor Huston.



Aviones de propiedad del aviador Clodomiro Figueroa, con los cuales organizó una Escuela Civil de Aviación.

Hansen y Pozatti, ambos extranjeros, fueron para la aviación civil lo que Huston y Scott para la aviación militar. Ellos contribuyeron con sus conocimientos y práctica en el manejo de los aviones, a hacerla popular y a ponerla al alcance de todos. Esto, sin dejar de reconocer la labor tesonera y entusiasta del chileno Figueroa, quien en el transcurso del año 1923 organizó una escuela civil con avio-

nes construídos bajo su dirección y en talleres de su propiedad.

Desgraciadamente, y en los momentos en que trabajaba con mayor entusiasmo, la fatalidad lo precipitó desde gran altura y de entre los escombros de su Avro, "General Del Canto", fué retirado gravemente herido en compañía de su amigo, el sargento I.º Isaac Necochea.

ACCIDENTE AL AVIADOR CLODOMIRO FIGUEROA Y MUERTE DEL SARGENTO I.º ISAAC NECOCHEA

En las últimas horas de la tarde del día 3 de Agosto de 1923, los diferentes círculos allegados a las actividades aeronáuticas del país, fueron sorprendidos dolorosamente con la noticia de un grave accidente de aviación ocurrido al avia-

dor civil, Clodomiro Figueroa, en los alrededores de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Aun cuando el comentario público atribuyó en los primeros momentos la desgracia a alguno de los pilotos militares de la Escuela men-



Vista tomada el día de la inauguración del curso de pilotos civiles, dirigido por el aviador civil Clodomiro Figueroa, que aparece al centro del grupo. A su lado, de uniforme, el teniente Montecino. Entre ambos, atrás, el sargento Necochea.

cionada, y se avanzaba como sitio del accidente el aeródromo de "El Bosque", informaciones oficiales al respecto transmitidas a la Dirección General de Aviación por el capitán Aracena, confirmaron que el aviador accidentado era el señor Figueroa, agregando la triste nueva de que el sargento 1.º Isaac Necochea, que volaba como pasajero del aviador civil, había resultado muerto a consecuencias del accidente, momentos después de haberse producido éste.

En efecto, a las 17,10 horas de ese día, en circunstancias que efectuaban un vuelo en el Avro "General Del Canto", de propiedad de Figueroa, y al hacer una acrobacia, la máquina se precipitó en un tirabuzón desde 1,000 metros de

altura, sin poderla restablecer el piloto. Producido el accidente en la chacra "La Serena" de don Marcial Martínez, gran cantidad de público fué a socorrer a los heridos y sólo pudo constatar el grave estado de ambos. Trasladados a la Enfermería de la Escuela, Necochea falleció a los pocos momentos de llegar, agregando su nombre a la larga lista de los mártires de la aviación nacional. Figueroa permaneció entre la vida y la muerte durante varias semanas, postrado en cama, pero esto no fué bastante para desalentarlo, viéndosele, una vez repuesto de sus heridas, lanzarse nuevamente al espacio en sus aviones.

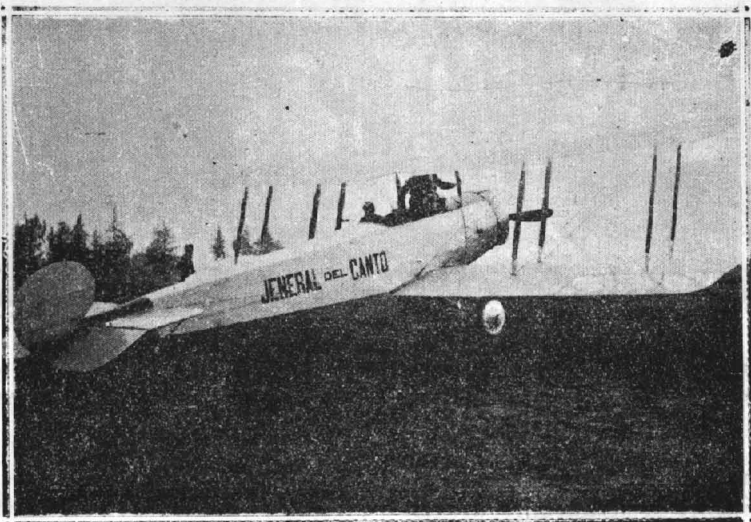
Interrogado el aviador Figueroa sobre las causas del accidente que

se relata en el presente capítulo, manifestó:

“Hacia rato que volábamos a gran altura, sin que el aeroplano demostrara ningún indicio de que podría fallar. A dos mil metros hicimos varios “loopings” en perfectas condiciones y otros ejerci-

al sargento Necochea y, con gran sorpresa, lo ví recostado sobre el borde del aeroplano, teniendo fuertemente asido con una de sus manos el doble comando.

“Hice cuanto pude por que el sargento recobrar su conocimiento, pero todo fué inútil. Compre-



El Avro "General del Canto", en que encontró trágica muerte el sargento Necochea, en circunstancias que volaba como pasajero del aviador Figueroa.

cios de menor esfuerzo. Convencido de las buenas condiciones del motor, advertí a Necochea que haríamos algunos “spin”, es decir, un vuelo que describe en el espacio la forma de un tirabuzón.

“Habíamos descendido unos 500 mts. cuando, al accionar sobre el bastón de comando, me dí cuenta que éste no obedecía a mis maniobras. Creí en el primer momento que se habría cortado el cable que hace obrar a este mecanismo, pero a un segundo impulso mío sentí que cedía algo. Me volví entonces

diendo la gravedad del caso, ya no me dediqué sino a tratar de estabilizar el aparato. Por desgracia, la caída fué rápida y en un instante estuvimos estrellados con el suelo. Después no me dí cuenta de lo que sucedió.”

Sin embargo, la Comisión designada por la Dirección de Aviación para investigar las causas de este accidente, dictaminó que era imposible precisarlas, pero que era muy probable se hubiera producido por desconexión de un comando.

Aun cuando el sargento Necochea no murió en acto determinado del servicio, por cuanto lo sorprendió la muerte en circunstancias que efectuaba un vuelo en un avión particular, sus funerales fueron revestidos de todo el carácter militar que las circunstancias imponían; y dieron motivo para que se exteriorizara el profundo sentimiento con que sus jefes, compañeros y subalternos recibieron la noticia de su fallecimiento.

Dotado de clara inteligencia, el sargento Necochea adquirió vastos conocimientos en la carrera de las armas, y pronto se distinguió co-

mo uno de los más preparados suboficiales del Ejército. Justo es recordar que obtuvo su brevet de piloto aviador en Julio de 1920, después de haber efectuado su aprendizaje casi solo, salvo una que otra indicación recibida, en un monoplano Blériot.

Habiéndose presentado a rendir examen para ser promovido al grado de oficial de Carabineros, obtuvo el 2.º lugar entre cuarenta candidatos.

Su gran preparación y la sobriedad de su carácter, hicieron de él un militar modelo.

PARTICIPACION DE LA AVIACION EN LOS EJERCICIOS DE TIRO DE "EL CULENAR"

En extremo interesante fué la participación que le cupo a la aviación en los ejercicios de tiro de artillería en los campos militares de "El Culeñar", al W. de Molina durante los meses de Julio y Agosto de 1923.

Por espacio de algunas semanas funcionó en la Escuela de Tiro de esa localidad un curso técnico para capitanes, bajo la dirección del coronel Nicéforo Stuardo. Terminada esta instrucción con el más franco éxito, se pensó en desarrollar el programa práctico para cuyo objeto se ordenó el traslado del Grupo de Artillería a Caballo N.º 2, a los campos de ejercicio, y el de una escuadrilla de aviones para cooperar a la labor de los artilleros e infantes y ejecutar trabajos de

fotografía aérea, radiotelegrafía y tiro aéreo.

La Dirección de la Fuerza Aérea designó a los tenientes Sosa y Acuña, a fin de que se trasladaran por vía aérea a Villa Prat, lugar adyacente a los campos de concentración, y en donde el teniente Lagreze preparó una cancha improvisada de aterrizaje:

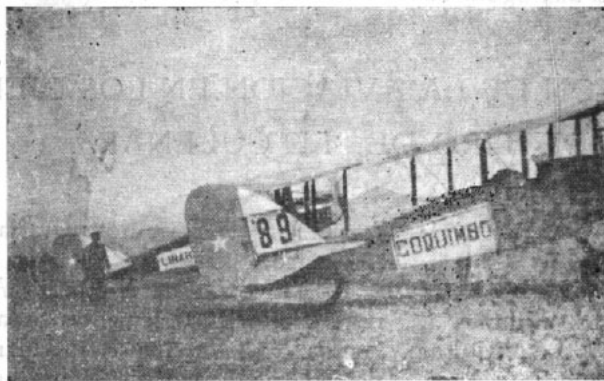
El Domingo 22 de Julio, a las 14,30 horas, los pilotos nombrados, llevando como pasajeros al ingeniero Seabrook y al teniente Modesto Vergara, respectivamente, abandonaron el aeródromo "El Bosque" y se dirigieron al campo de concentración. El vuelo lo efectuaron en perfectas condiciones y en el tiempo de 1,45 horas, comprobándose la bondad de los De

Haviland "Tacna" y "Coquimbo", que aun cuando ya habían totalizado más de 800 horas de vuelo, seguían prestando útiles servicios.

Llegado este personal y material a "El Culenar", se comenzó el trabajo de cooperación correspondiendo a los aviadores ubicar los objetivos y rectificar el tiro de la artillería mediante vuelos sobre la zona de bombardeo comunicando por radiotelegrafía a los ejecutores del ejercicio las correcciones que debían hacerse.

respectivos y se estableció esa inteligencia, base indispensable para el aprovechamiento militar de la aviación.

Durante dos meses los campos de "El Culenar" vivieron en medio del continuo tronar de los cañones, explosión de las bombas, repique-tear de las ametralladoras y trepidar de los motores. El mal tiempo, con sus lluvias y vientos huracanados, hizo cambiar el aspecto de esas canchas de maniobra, haciendo más pesada la labor de los aviadores, que debieron hacerse al ai-



Aviones De Haviland en el aeródromo "El Bosque".

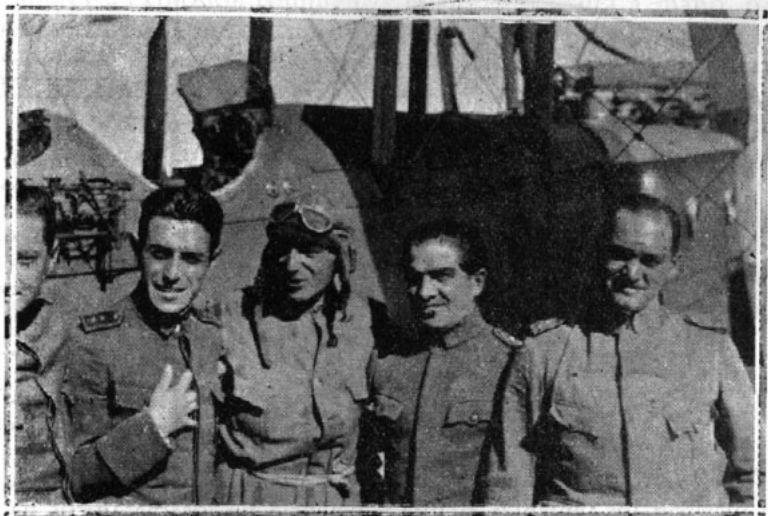
El más franco éxito coronó la labor combinada de los artilleros y aviadores, que por primera vez se hacía en Chile, y quedó de manifiesto la posibilidad de armonizar perfectamente bien los procedimientos aéreos y terrestres para asegurar una inteligencia constante, que deba establecer una confianza mutua entre artilleros, infantes y aviadores, en los momentos de librarse una batalla.

Se consiguió con estos ejercicios poner en práctica los reglamentos

re a cumplir su misión teniendo que luchar la mayoría de las veces con el rigor de los elementos.

En el transcurso de los días, otras máquinas se trasladaron a Villa Prat a aumentar la dotación de la escuadrilla, y algunos oficiales, entre ellos los tenientes Herreros, M. Arredondo, Fco. Lagreze, Alberto Amiot, Arnaldo Carrasco, Gustavo Pinto, y los cirujanos Claudio Salas, Pacheco y Pulgar.

En vuelos aislados llegó a revisar la Unidad destacada, el ca-



Oficiales aviadores participantes en los ejercicios de cooperación efectuados en "El Culenar". De izquierda a derecha: Tenientes Herreros y Alarcón, ing. Seabrook, tenientes Acuña y Vergara.

pitán Federico Baraona, quien inspeccionó en detalle los trabajos que se ejecutaban y las condiciones en que se encontraba el material.

A mediados de Agosto, estando pronto a finalizarse los ejercicios de tiro, la Superioridad de Aviación dispuso la verificación de una gran revista aérea en el campo militar de "El Culenar", con participación del total de aviones disponibles. El solo anuncio de esta revista despertó enorme entusiasmo en los círculos aeronáuticos y militares, ya que ella iba a ser una de las primeras demostraciones prácticas del grado de adelanto que había alcanzado la aviación después de la benéfica influencia ejercida por el mayor Scott. Por desgracia, el mal tiempo reinante impidió la partida desde "El Bosque" de las escuadrillas que comanda-

rían los capitanes Aracena y Castro, y hubo de efectuarse la revista con los escasos aparatos que ya se encontraban en "El Culenar".

Al mando del capitán Baraona, la escuadrilla se presentó en revista ante el Ministro de la Guerra, General Altamirano, jefes del Estado Mayor y demás oficiales del Ejército que con tal objeto se trasladaron desde Santiago.

Los ejercicios de bombardeo aéreo sobre blancos terrestres y de cooperación aérea con el tiro de artillería, fueron ejecutados con gran exactitud por los pilotos aviadores, a pesar del pésimo estado del tiempo, mereciendo especiales felicitaciones.

El 27 de Agosto regresaron a "El Bosque", el capitán Baraona y el teniente Arredondo, pilotando el Avro N.º 97 y el De Havi-



El teniente Sosa disponiéndose a partir en un De Haviland, acompañado del cirujano, señor Inostroza.

land N.º 95, respectivamente. El 28 lo hicieron los tenientes Acuña y Lagreze, ambos en De Haviland. A pesar de haber totalizado setenta horas de vuelo, durante el desarrollo del curso, las máquinas respondieron ampliamente en el raid, logrando aterrizar en "El Bosque" sin ningún contratiempo.

La pericia de los pilotos, la competencia de los mecánicos de la escuadrilla y la constante vigilancia y atención de los superiores, influyeron en gran parte en la brillante actuación de la aviación en el primer ejercicio de cooperación al tiro de artillería que se efectuara en Chile.

MUERTE DEL CABO 1.º MARCOS ARZOLA

Como una demostración de profunda admiración al que rindió su vida en el cumplimiento más honrado de su deber, van estas líneas, en capítulo especial, que ojalá sirvan de lección y ejemplo a las generaciones de mecánicos que no saben de los misterios de las hélices y que llegan a ellas sin la desconfianza que debieran tenerles.

A manera de introducción, para el lector lego en materias aeronáuticas, es preciso señalar la forma primitiva cómo se hacía funcionar el motor de un avión, sistema que

aun existe para algunos aviones del servicio.

Los primeros aviones que inventara el genio humano, provistos de hélices de construcción ligera, de coligüe y tela, y que giraban a escasas revoluciones, no presentaron ninguna dificultad para ponerlas en movimiento a mano. Sin embargo, para los nuevos motores de 1,000 y 1,500 revoluciones por minuto, hubo necesidad de adaptarles hélices de madera, las que hicieron difícil y peligrosa la maniobra de partida del motor.

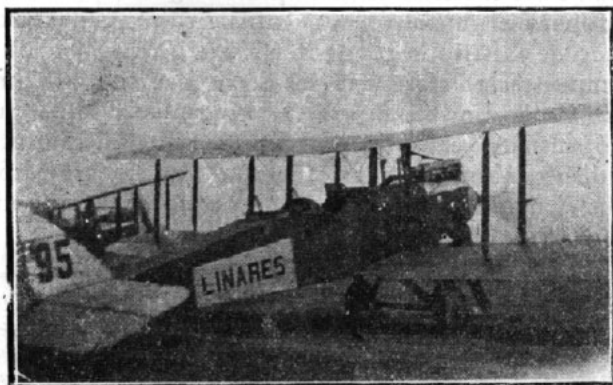
En efecto, la puesta en marcha de un motor a explosión comprende dos operaciones sucesivas: inyectar bencina al motor y lanzar la hélice.

Inyectar bencina al motor. — Consiste en hacer girar la hélice a mano en el sentido de su marcha, estando la llave del gas completamente abierta para que el motor aspire la mezcla, inyectándose al mismo tiempo bencina a los cilin-

mo los Wibault y Gipsy, el lanzamiento se ejecuta a mano, para lo cual el piloto que ocupa la cabina del avión manobra en la llave del gas dejándola abierta "a ralenti" (a su mínima velocidad). Hecho esto, el mecánico coloca la hélice en compresión y pide "contacto" al piloto. Dado el contacto por ésto, el mecánico coloca la hélice de una pala de la hélice y mediante un vigoroso impulso que acom-

El "Linares", cuya hélice causó la muerte del cabo L.º

Marcos Arzola.



dros mediante bombas de ceba. Mientras dura esta operación, los contactos del encendido deben estar cerrados a fin de evitar cualquier partida repentina del motor, que pudiera ocasionar algún grave accidente al mecánico que hace girar la hélice.

Lanzar la hélice. — El lanzamiento de la hélice se ejecuta a mano o mediante una manivela de partida, a semejanza del sistema empleado en los automóviles que no poseen partida automática.

En los aviones primitivos de la Fuerza Aérea de Chile, y aun en algunos que actualmente posee, co-

paña con todo su cuerpo, la hace girar retirándose lo más rápidamente posible del avión.

Fácil es comprender lo peligroso que resulta la tarea impuesta a un mecánico durante las distintas operaciones anteriormente descritas. Y es por ésto que se les recomienda el máximo de precauciones y se hacen cumplir estrictamente las disposiciones que al respecto existen a fin de evitar cualquier desgracia.

El menor descuido acarrea consecuencias graves o fatales para el que opera frente a un motor.

Víctima de un descuido de éstos, el 30 de Agosto de 1923, a las

16 horas, encontró trágica muerte en el aeródromo "El Bosque" el cabo 1.º mecánico, Marcos Arzola, quien al dar impulso a la hélice del De Haviland "Linares", fué alcanzado por ésta, recibiendo a la altura del corazón, un fuerte golpe en el pecho, que le causó una muerte instantánea.

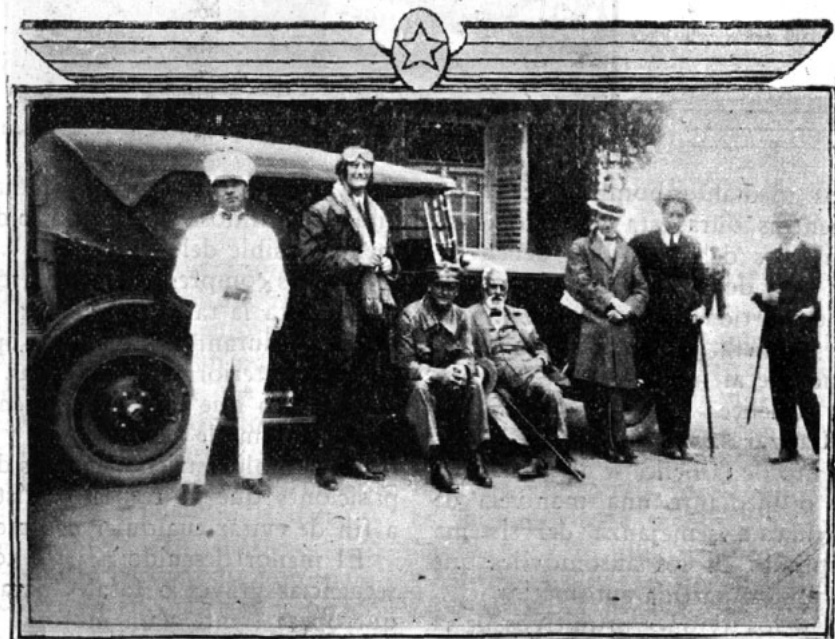
El personal de pilotos y mecánicos que se encontraba en la cancha, acudió presuroso a prestar los primeros auxilios a la víctima, siendo éstos materialmente imposibles, pues el mecánico ya había dejado de existir.

Impuesta la Jefatura de los Servicios de la sensible desgracia, ordenó instruir el sumario correspondiente, nombrando Fiscal al capitán Armando Castro.

Los funerales del infortunado

cabo Arzola se efectuaron con gran solemnidad, siendo sepultados sus restos en el Cementerio General, correspondiendo al teniente Montecino hacer uso de la palabra, a nombre de los oficiales de la escuadrilla a que pertenecía el extinto. En sentidas frases recordó los merecimientos de la víctima, uno de los más competentes mecánicos de la Escuela de Aeronáutica y en quien los oficiales tenían depositada su más absoluta confianza. Igual elogio hizo el teniente Alarcón, ayudante del establecimiento.

Así, en constante acecho, la muerte lanzó su manotón al modesto mecánico, y en plena juventud lo arrebató a la vida, dejando en la orfandad a dos pequeñas criaturas.



Aviadores militares y civiles, en amena charla, comentando las incidencias de un vuelo.

RAID DE UNA ESCUADRILLA DE AVIONES SCOUT A CHILLAN

En cumplimiento al programa de instrucción, elaborado por la Superioridad de los Servicios Aéreos, en Octubre de 1923 correspondió efectuar un vuelo de larga distancia a la Bandada de Caza de la Escuadrilla Mixta, que comandaba el capitán Baraona.

Aprovechando la celebración del glorioso sitio de Rancagua, se dispuso que tres biplanos Scout, pilotados por el capitán Castro y los tenientes Sosa y Montecino, se

trasladaran a la ciudad de Chillán, cuna del gran prócer de la Independencia, don Bernardo O'Higgins, y depositaran al pie del monumento que se levanta en la Plaza de Armas de esa ciudad una corona de flores naturales a nombre de S. E. el Presidente de la República y de los aviadores.

El vuelo que había sido anunciado para el día 2, hubo de ser postergado en dos ocasiones por el mal tiempo, llevándose a cabo con



Grupo de oficiales del Regimiento de Infantería "Chillan" N.º 9 con los oficiales aviadores que efectuaron el raid "El Bosque-Chillán".



Los oficiales participantes en el vuelo a Chillán, con el capitán Aracena y don C. Anwander. Este último fué designado por la Asociación Sportiva de esa ciudad para hacer entrega a la Escuela de Aviación, del artístico busto de bronce que aparece en primer término, delicado obsequio de los deportistas de Chillán.

todo éxito el Domingo 21 de Octubre. En efecto, poco antes de las diez de la mañana del mencionado día, y después de los trámites de rigor, la bandada al mando del capitán Castro dejó el aeródromo y tomó rumbo a Villa Prat, punto término de la primera etapa. Realizada esta parte del vuelo, los aviones descendieron sucesivamente en la cancha adyacente a "El Culeñar", que había servido meses antes para la escuadrilla destacada en ese punto con ocasión de efectuarse los ejercicios de tiro combinado de que ya se ha hablado en capítulo anterior.

Después de proveerse de bencina, los aviadores reanudaron su vuelo en dirección a Chillán, avistándo-

seles sobre la ciudad a las 17,20 horas. Antes de aterrizar en la cancha del Club Hípico, el capitán Castro y el teniente Sosa efectuaron algunas acrobacias que despertaron la admiración del público, que por primera vez presenciaba el vuelo de máquinas de guerra.

El teniente Montecino, que regresó a Talca por falla del motor, arribó 15 minutos más tarde, efectuando el descenso en espléndidas condiciones.

Al día siguiente de su llegada, los pilotos cumplieron en forma solemne con la honrosa misión de depositar la corona en el monumento de O'Higgins.

Aprovechando su estada en la ciudad, los aviadores practicaron

varios vuelos, viéndose la cancha del Club Hípico concurrida por un numeroso público, que no perdió detalles de las evoluciones.

El 24, en la tarde, el Intendente de la Provincia, señor Bahomonde, hizo entrega de medallas de oro conmemorativas a los pilotos, acto que se llevó a efecto en la plaza de Armas ante enorme concurrencia.

El regreso a "El Bosque" fué fijado para el 25, iniciándose el vuelo a las 11,45 horas del mencionado día. Después de una hora y media, los aviones aterrizaron

sin novedad en Villa Prat, para hacer bencina. Al reanudar el vuelo rumbo a Santiago, el mal tiempo obligó a los aviadores a regresar al punto de partida, debiendo permanecer hasta el día siguiente en Villa Prat.

El 26 amaneció completamente despejado y la bandada pudo cubrir la distancia que le separaba de "El Bosque" en poco más de una hora de vuelo, dando término en brillante forma al primer raid de largo aliento, efectuado en formación dentro del territorio de la República.

OFICIALES MEJICANOS TITULADOS EN LA ESCUELA DE AVIACION

En Abril de 1923, ingresaron a la Escuela de Aviación, con el objeto de hacer un curso de pilotos aviadores, los ciudadanos mejicanos, señores José Zertuche y Carlos Cristiani. Asimilados como sargentos 1.º aspirantes, ambos jóvenes iniciaron su aprendizaje a fines de Mayo, bajo la dirección de los maestros, capitán Castro y teniente Montecino.

Con todo éxito se desarrolló la instrucción de los nuevos alumnos, que demostraron, a las pocas horas, poseer sobresalientes condiciones para el difícil arte del vuelo.

Terminado su curso, una comisión nombrada por el Aero Club de Chile, compuesta por el capitán Aracena, el teniente Alarcón y don Alfredo Leigh, procedieron a tomar examen a los citados aspirantes, a fin de otorgarles el título

de Pilotos en conformidad a los requisitos exigidos por la Federación Internacional de Aeronáutica.

El 8 de Noviembre, tripulando dos aparatos Avro, motor rotativo, los jóvenes mejicanos cumplieron satisfactoriamente sus pruebas, de acuerdo con el cuadro siguiente:

Aspirante Carlos Cristiani. (edad: 22 años):

I. Prueba de destreza.

Serie de cinco ochos entre dos puntos distantes 500 metros.

Altura media de vuelo: 100 metros.

Aterrizó a 20 metros del punto señalado de antemano por la Comisión.

II. Prueba de altura.

Efectuó un vuelo sin aterrizar por espacio de 1 hora 20 minutos, durante el cual mantuvo una altu-



El capitán Castro y el teniente Montecino con los aspirantes mejicanos Carlos Cristiani y José Zertuche, titulados aviadores en la Escuela de Aviación "El Bosque".

ra media superior a 2,000 metros, alcanzando a 3,600 metros sobre el nivel del aeródromo.

Aterrizó cortando el motor a más de 1,500 metros de altura.

Aspirante José Zertuche: (edad 18 años:)

I. Prueba de destreza.

Serie de cinco ochos entre dos puntos distantes 500 metros.

Altura media del vuelo: 80 metros.

Aterrizó a 10 metros del punto señalado por la Comisión.

II. Prueba de altura.

Efectuó un vuelo sin aterrizar por espacio de 1 hora 25 minutos, durante el cual mantuvo una altura media superior a 2000 metros, alcanzando a 3,700 metros sobre el nivel del aeródromo.

Aterrizó cortando completamente su motor a más de 2,000 metros de altura.

Terminadas las pruebas, los aspirantes mejicanos fueron invitados al Casino donde se les hizo objeto de una simpática manifestación de compañerismo.

A fines del mes de Noviembre se les concedió ascenso a tenientes segundos de reserva, y se les dió de baja en la Escuela de Aeronáutica, regresando ambos a su país.

Por noticias recibidas posteriormente, se supo que uno de los oficiales había sido asesinado en los momentos que entraba al territorio de Méjico, cuando este país se debatía en medio de una de sus tantas convulsiones internas.

CURSOS DE INFORMACIONES EN "EL BOSQUE"

Con muy buen acierto, a partir de fines de Noviembre y durante el mes de Diciembre de 1923, funcionaron en la Escuela de Aviación cuatro cursos de informaciones con el objeto de dar a conocer en forma somera y amena las diversas actividades desempeñadas por la Fuerza Aérea.

Con este motivo, concurrieron por parcialidades a la Escuela más de cien jefes y oficiales, desde el grado de general a teniente 2.º, pertenecientes al Estado Mayor, Ministerio de Guerra, Academia, escuelas, fábricas y cuerpos de tropa.

El 21 de Noviembre, a las 9 horas, se dió comienzo en "El Bosque" al primer curso de informaciones sobre los servicios de aviación para los oficiales de la Academia de Guerra.

A la hora indicada se reunieron en dicho aeródromo, el Director de los Servicios de Aviación, general Contreras; el Director de la Escuela de Aviación, capitán Aracena; el comandante de la Escudrilla Mixta, capitán Baraona, y 41 oficiales de la Academia de Guerra.

Iniciados los trabajos, el Director de los Servicios de Aviación dió



Jefes y oficiales que concurrieron a "El Bosque" a los cursos de informaciones sobre los servicios de aviación.

comienzo al programa, iniciándose éste con una disertación sobre la evolución experimentada por los servicios con la misión Scott, y continuándose con detalles sobre los presupuestos anuales y su ejercicio efectivo, las adquisiciones, los cursos de pilotaje, el profesorado, los programas de instrucción, los trabajos de maestranza, la instalación de talleres modernos, las actividades aéreas, los accidentes y sus causas, y, por último, la organización que tenía la Escuela, bien meditada para los escasos recursos con que se contaba.

Terminada esta exposición, se autorizó al Director de la Academia de Guerra para disponer que sus oficiales efectuaran vuelos como pasajeros, lo que hicieron en número de once, previo el examen médico de rigor, efectuado por el cirujano de turno de la Escuela. Voló, entre otros, el profesor de la Academia, teniente coronel Indalicio Téllez, quien ocupó la plaza de pasajero en un avión que pilotó el capitán Aracena.

Acto continuo dictó una conferencia sobre construcción de máquinas y funcionamiento de motores, el jefe de la Maestranza y Parque Central, capitán Casarino, quien recibió, al término de su disertación, merecidas felicitaciones por el absoluto dominio que poseía en las complejas materias que trató durante hora y media.

Después del almuerzo, al que concurrieron todos los jefes y oficiales asistentes, se hizo una detenida visita a la nueva instalación de la Maestranza, construída en la Sección Maville, en cuyos talle-

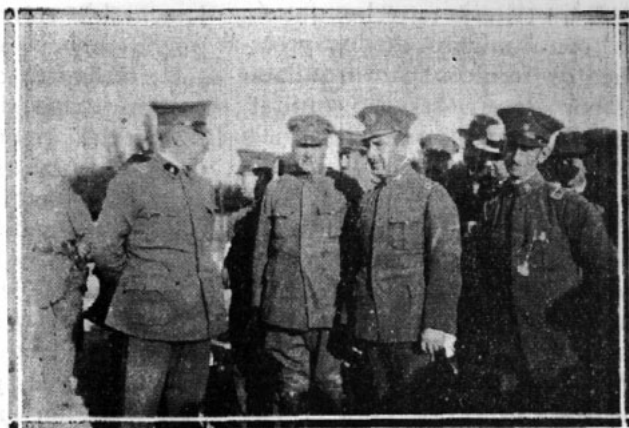
res los oficiales recibieron amplias explicaciones de los propios operarios sobre los trabajos que ejecutaban.

Se dió término a las labores del día con una interesante conferencia sobre fotografía aérea, dictada por el teniente Arnaldo Carrasco, profesor del ramo en la Escuela de Aeronáutica.

El 3 de Diciembre se dió comienzo al segundo curso de informaciones para jefes, instructores de armas, oficiales del Estado Mayor Divisionario y ayudantes. Con tal objeto, la numerosa comitiva militar, compuesta por el Ministro de la Guerra, general Altamirano, varios generales, coroneles, mayores y capitanes ayudantes, se trasladó a "El Bosque". Atendidos por el Jefe de los Servicios Aéreos, los distinguidos visitantes oyeron con sumo interés las distintas conferencias dictadas por los oficiales aviadores y los acompañaron en los vuelos que ejecutaron. Durante estas experiencias, el teniente Marcial Arredondo, piloteando un Avro, fué a evolucionar sobre el Regimiento Buin, que celebraba su 113.º aniversario, y dejó caer dos mensajes de salutación, de los generales, jefes y oficiales participantes al curso de informaciones y de los jefes y oficiales de la Fuerza Aérea.

El tercer curso de informaciones se desarrolló el Jueves 6 y Viernes 7 de Diciembre, con los oficiales del curso especial de la Escuela Militar, alcanzando el mismo éxito de los anteriores.

El general Contreras departiendo con algunos jefes del Ejército que asistieron a los cursos de informaciones desarrollados en la Escuela de Aviación.



Oficiales de la Escuela de Caballería, formando parte de la cuarta agrupación, concurren a "El Bosque", durante los días 14 y 15 del mes, donde se les informó sobre los servicios aeronáuticos, de acuerdo con los programas establecidos.

El conjunto de materias expuestas fué considerado de un alto interés por el Estado Mayor del Ejército, quien propuso al Minis-

terio correspondiente que los cursos de informaciones sobre los servicios de aviación deberían tener lugar cada año, desde el mes de Abril. Recogida la opinión de los jefes y oficiales, fué uniformemente favorable en lo que se refiere al grado de instrucción, espíritu de trabajo y preparación técnica del personal.

Sin embargo, no faltó quien, al finalizarse el año, emitiera en la



Jefes y oficiales de Ejército durante algunos ejercicios en la Escuela de Aviación.

prensa opiniones mezquinas, propias de un criterio estrecho, que sin tener conocimiento de los procedimientos técnicos para aquilatar la labor de un servicio militar, juzgó la preparación del servicio aéreo por la longitud y número de raids efectuados.

Para un país que posee industria aeronáutica, interesa efectuar vuelos espectaculares de largo aliento, pues así hace la mejor propaganda de sus aviones.

Para Chile, que no ha tenido tal industria y que por falta de elementos y recursos económicos sólo poseía lo indispensable en material aéreo para mantener el entrenamiento de vuelo de sus pilotos, no interesaba exhibir su poderío; pero sí, la preparación técnica de su personal.

“Se ha incurrido esta vez en el lamentable error de confundir lo que es falta de elementos y recursos económicos con lo que es preparación, capacidad, esfuerzo y disciplina del personal de un servicio, y al aventurar estas opiniones atojadizas acerca de una institución, es pretender sembrar un desprestigio que no se merece y llevar al seno de ese personal el desaliento del fracaso y de la injusticia, al ver que se desconoce su empeño y sacrificios en pro de la institución a la que ha dedicado todos sus esfuerzos”.

Esto escribía el capitán Aracena en “El Mercurio” de Enero de 1924, interpretando el sentir de toda una institución a la que se le desconocía su labor.

RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA DURANTE EL AÑO 1923

- 6 Enero Se da de alta en la Dirección de Aeronáutica, Sección Técnica, al capitán Sócrates Aguirre, que regresaba del extranjero, después de haber hecho estudios especiales sobre aviación.
- 10 Enero El capitán Aracena asume la Dirección de la Escuela de Aviación, en reemplazo del capitán Urzúa Lavín, que fué destinado a continuar sus servicios al R. C. 4.— El capitán Magnan hace entrega de la Ayudantía de la Escuela al teniente 1.º Luis R. Alarcón. El puesto de jefe de entrenamiento y Subdirector, lo asume el capitán Baraona.
- 11 Enero En circunstancias que practicaba un aterrizaje en el S. E. 5 N.º 69, el teniente Herreros sufre un accidente. Al tocar ambos extremos de las alas en el suelo, como consecuencia de un corrousel, el avión capotó, resultando el piloto ileso.

El capitán Castro vuela hasta Melipilla para reconocer una cancha ofrecida por la Municipalidad de ese lugar.

- 13 Enero El teniente Sosa, comandante de la Bandada E. y el teniente Zanelli, efectúan el recorrido Santiago—Los Andes—San Felipe—Santiago, sin aterrizar, cumpliendo el último de los nombrados, con el requisito de raid que le faltaba para optar al título de Piloto Militar en la categoría B.
- 15 Enero Se declara que los tenientes M. Arredondo, Ewing, M. Vergara, Zanelli y Acuña, han cumplido con el requisito de altura exigido para optar a la categoría B. de Piloto Militar, después de alcanzar sobre 5.000 metros.
- 19 Enero Minutos antes de las 9 horas, al aterrizar el teniente Maldonado, en el Scout 65, y para evitar la colisión con un D. H. 9 que estaba detenido frente al Almacén Técnico, accionó bruscamente sobre el timón de dirección, provocando el carrousel de la máquina, que quedó con su hélice y extremo del ala izquierda destrozados.
- 26 Enero Terminada la instrucción correspondiente al certificado A de Piloto Militar, de los alumnos navales, tenientes Jessen, Mariotti y Youlton, la Superioridad autorizó el raid "El Bosque"—Viña del Mar, para el regreso de estos oficiales a la Base Naval. La bandada dirigida por el capitán Castro, efectuó el vuelo sin novedad, trasladándose por ferrocarril para traer las máquinas a "El Bosque" los tenientes Carrasco, Montecino y Arredondo. Al aterrizar en el Sporting Club de Viña del Mar, el teniente Jessen sufre un accidente en el Avro 81 "Atacama", resultando la máquina con averías de consideración.

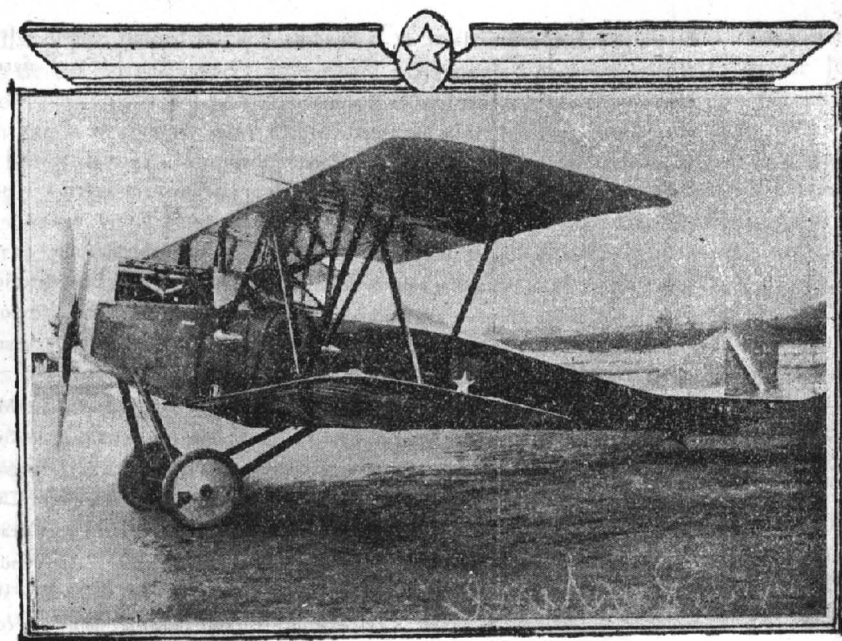
El teniente Herreros, piloteando un S. E. 5, efectuó el mismo recorrido sin aterrizar, último requisito para optar al título de Piloto Militar. Regresan a "El Bosque" las máquinas empleadas por los oficiales de marina, piloteadas por el capitán Castro y los tenientes Montecino y Carrasco. Este último, debido a una falla del motor, aterrizó en Batico.

- 27 Enero
- 8 Febrero El capitán Aracena, llevando de pasajero al Senador Héctor Zañartu, y el teniente Montecino, con el Presidente de la Cámara de Diputados, don Pedro Rivas Vicuña, inician un raid a Quintero. El mal tiempo obliga a ambos aviadores a regresar al aeródromo. El capitán Aracena con su pasajero, reinicia su vuelo en la tarde, pero una falla del motor lo hace tomar cancha forzosamente en las proximidades de Casablanca. Revisada la máquina por un mecánico que le lleva el teniente Montecino, continúa su interrumpido viaje y llega a Quintero. Al aterrizar en Casablanca, procedente de "El Bosque", el capitán Castro choca con unos hilos telegráficos, destruyendo el Avro que piloteaba.

- 27 Febrero El teniente Marcial Arredondo sufre un accidente en el Avro 78 "Capitán Avalos", a consecuencia de haberse quebrado la horquilla del tren de aterrizaje.

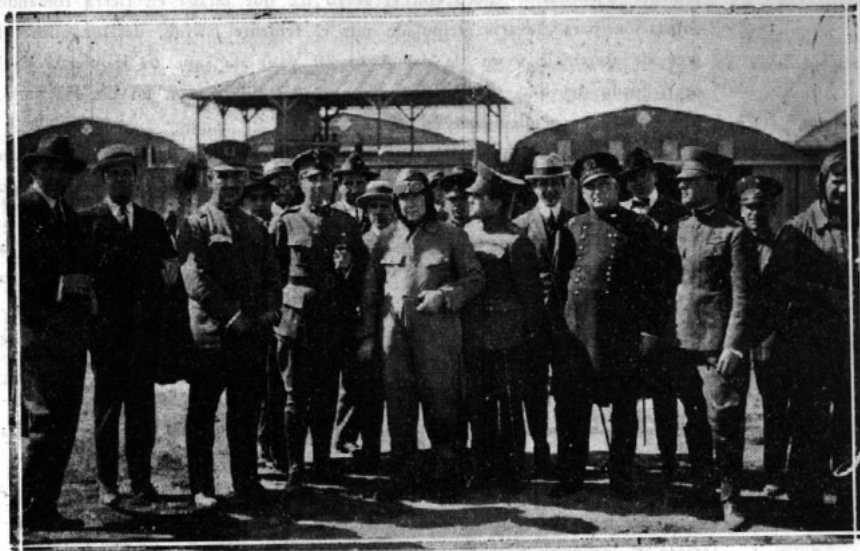
- 2 Marzo Por D. S. el teniente Rafael Sáenz deja de pertenecer a la Escuela y pasa a continuar sus servicios al R. I. 6 "Chacabuco".

El teniente Montecino efectúa, en los Cerros de Chena, las primeras experiencias oficiales de vuelo sin motor, en un planeador construido por el señor Alfredo Leigh.

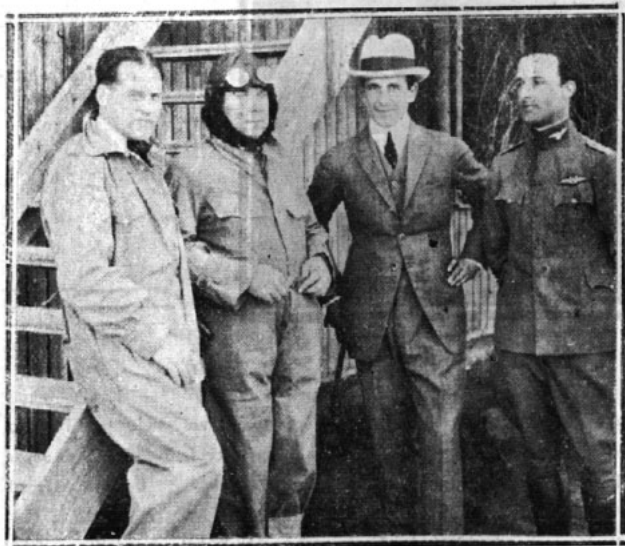


El S. V. A. "Capitán Pastene", obsequiado a los servicios de aviación por la colonia italiana.

- 27 Marzo Se dispone la vuelta del teniente Zanelli a su Regimiento de origen, el "Coraceros".
- 28 Marzo El capitán Baraona y el teniente Sosa efectúan los primeros vuelos de prueba del S. V. A. "Capitán Pastene", obsequiado a los Servicios de Aviación por la colectividad italiana. Por habérsele encontrado algunos desperfectos en el motor no fué posible entregarlo a la Escuadrilla, y debió pasar a la Maestranza.
- 6 Abril En dos Avros, piloteados por los aviadores Castro y Tusschaens, efectúan un raid a Requínoa los delegados militares uruguayos, general Da Costa y coronel Chiapara; en el Curtiss del piloto civil Hansen, se traslada al mismo punto, el capitán de fragata, Federico de Ugarteche. El vuelo obedeció a una invitación de don Enrique Lyon Peña a los delegados a la V Conferencia Panamericana.
- 21 Abril Por O. M. G. 2 N.º 162 de esta fecha pasan en calidad de agregados a la Escuela de Aviación los sargentos Los aspirantes a oficiales, Carlos Cristiani y José Zertuche, ambos mejicanos. Iniciaron su aprendizaje con fecha 28 de Mayo.
- 25 Abril De acuerdo con el D. S. de esta fecha, se destina a la Escuadrilla Mixta a los oficiales titulados pilotos militares, asumiendo el comando de la unidad el capitán Baraona.



La delegación uruguaya en el aeródromo "El Bosque".



Los oficiales uruguayos, señores Da Costa, Ugarteche y Chiaparra, con el teniente Enrique Zúñiga en la Escuela de Aviación.

- 26 **Abril** A las 10 horas, en circunstancias que decolaba el Avro 80, piloteado por el teniente Tusschaens, chocó con el Avro 82 que estaba en tierra tomando colocación para elevarse, tripulado por el teniente Ewing, destrozándose el tren de aterrizaje y un ala del Avro 80 y el ala superior izquierda y el centropiano del 82. El 80 fué después a estrellarse con un De Haviland, ocasionándole perjuicios en un ala.
- 12 **Mayo** Ante una comisión nombrada por el Aero Club, presidida por el capitán Aracena, rinden exámen los aviadores civiles, alumnos de Hansen, Federico Helfmann y Emilio Etchegaray.
- 16 **Mayo** Al aterrizar el teniente Carrasco, en el Avro 81 "Atacama", se quebró la horquilla del tren y el avión se fué de nariz, ocasionando la rotura de la hélice y punta del ala izquierda inferior. En atención a que este era el segundo accidente de la misma naturaleza, se optó por cambiar el tren de aterrizaje de los Avros por uno más sólido.
- 5 **Junio** Se verifica la prueba en el aire del Spad "Santiago" N.º 71, por los tenientes Ewing y Montecino. Debido a deformaciones que sufrieran las alas durante las pruebas, se le pasó a la Maestranza.
- 22 **Julio** Parten rumbo a "El Culenar", los De Haviland "Tacna" y "Coquimbo", piloteados por los tenientes Sosa y Acuña, respectivamente, llevando de pasajero al ingeniero Seabrook y al teniente Vergara, con el objeto de participar en los ejercicios de tiro combinados.



El general Contre-
ras con los capitanes Casarino y Aracena.

- 3 **Agosto** En circunstancias que el aviador Figueroa efectuaba un vuelo en el Avro "General del Canto", de su propiedad, sufre un accidente, cayendo desde considerable altura en los terrenos de la chacra "La Serena", de don Marcial Martínez. Su pasajero, el sargento 1.º de la Sección Maestranza, Isaac Neucochea, falleció momentos después de ser conducido a la enfermería.

- 17 Agosto A las 10.50' horas, en el momento de decolar, sufrió un accidente el sargento aspirante mejicano, Cristiani, destruyendo el Avro 79 "Magallanes". El accidente se debió a falla del motor.
- 25 Agosto Ante el Ministro de la Guerra se presentan en revista los aviadores destacados en "El Culenar", al mando del capitán Baraona.
- 28 Agosto Regresan sin novedad a "El Bosque" los aviones que participaron en los ejercicios combinados verificados en el campo militar "El Culenar".
- 30 Agosto Víctima de un desgraciado accidente en el aeródromo "El Bosque", a consecuencia de un golpe de hélice recibido fallece el cabo 1.º mecánico, Marcos Arzola.
- 19 Septiembre En el tradicional desfile del Parque, una escuadrilla de aviones militares comandada por el general Contreras (pasajero del capitán Aracena en "El Ferroviario"), evoluciona sobre las tropas formadas, arrancando los aplausos de la enorme concurrencia que se dió cita en el Parque Cousiño.
- Con motivo de celebrarse el 16 de Septiembre, el aniversario de la Independencia de Méjico, la Dirección de la Escuela comisionó a los aspirantes Cristiani y Zertuche para que llevaran por el aire el saludo de la aviación chilena a la Legación Mejicana. Agradecido por tal atención, el señor Ministro Plenipotenciario de ese país, envió la siguiente nota: "Al capitán don Diego Aracena, Director de la Escuela de Aeronáutica de Chile. — Aeródromo "El Bosque".— Con muy honda satisfacción recibí el mensaje aéreo de Uds., enviado por los aspirantes, señores Cristiani y Zertuche, por el que los Servicios de Aeronáutica Militar de Chile se asocian íntimamente a la celebración del último aniversario de la Independencia de Méjico. Al agradecer en nombre de mi país, en el mío propio y en el del personal de la Legación a mi cargo, los votos que Uds. hacen por la prosperidad de Méjico, por el engrandecimiento de sus instituciones y por la felicidad de sus representantes en este país, me es grato recordar que a la tradicional simpatía y afecto que siempre han ligado a mejicanos y chilenos, va unido el profundo aprecio que tenemos por los hombres de este gran pueblo y la seguridad del valor que representa la raza chilena en el brillante futuro de nuestra América. Al apreciar la gentileza con que Uds. han distinguido a los aspirantes mejicanos que en esa Escuela de su digno cargo aprovechan la eficiente enseñanza de los aviadores chilenos, cuyas aptitudes y conocimientos sólo son comparables a su arrojo, le ruego acepte los sentimientos de agradecimiento y beneplácito con que recibimos la simpática y cordial manifestación de los Servicios de Aviación de Chile.— Aprovecho esta oportunidad para ofrecer a Ud. las seguridades de mi distinguida consideración.— (Fdo.)— LERDO DE TEJEDA.— E. E. y Ministro Plenipotenciario".
- 14 Octubre Por decreto N.º 423, de la Dirección de la Armada, ingresan a la Escuela de Aviación para formar parte de un curso de Aviación, los tenientes 2.ºs de marina, Francisco Beduneau, Patricio Lynch, Darío Mujica y Carlos Puga. El 22 de Octubre se inició el aprendizaje de estos oficiales a cargo de los instructores, Castro y Montecino.

Posteriormente, con fecha 4 de Diciembre, ingresó al mismo curso el teniente 2.º de marina, Edison Díaz.

- 21 Octubre El capitán Castro y los tenientes Sosa y Montecino, efectúan con toda felicidad un raid a Chillán, en biplanos de caza S. E. 5, con aterrizaje en Villa Prat.
- 25 Octubre Inicia su regreso a Santiago la escuadrilla que fué a Chillán a depositar una corona de laureles en el monumento a O'Higgins, que se levanta en la Plaza de esa ciudad.



Oficiales de marina del curso de aviación del año 1924, con los instructores, capitán Castro y teniente Montecino. De izquierda a derecha: Mujica, Montecino, Castro, Díaz, Beduneau y Puga. Sentado: teniente Lynch.

- 8 Noviembre Una comisión nombrada por el Directorio del Aero Club, toma examen a los aspirantes Cristiani y Zertuche, quienes efectúan sus pruebas con toda corrección.
- 18 Noviembre Hansen efectúa un raid a Concepción en el Curtiss Oriole de 160 HP., llevando de pasajero al fotógrafo de la aviación naval, señor Briseño.
- 19 Noviembre En un magnífico vuelo sin aterrizar, Hansen efectúa el raid Concepción - Santiago, adjudicándose un record nacional.
- 21 Noviembre Se inaugura en "El Bosque", el primer curso de informaciones sobre los servicios de aeronáutica, con los oficiales de la Academia de Guerra.
- 3 Diciembre Nuevo curso de informaciones para jefes, instructores de armas, oficiales del Estado Mayor y Ayudantes.
- 6 Diciembre Curso de informaciones sobre los servicios para los oficiales del curso especial de la Escuela Militar.
- 14 Diciembre Curso de informaciones para los oficiales de la Escuela de Caballería.
- 31 Diciembre El piloto civil, Pedro Hansen, parte en un Curtiss Oriole de su propiedad, rumbo a Buenos Aires, después de una permanencia en Chile de cerca de un año.



CAPITULO IV

1924

SUMARIO :

Raid de una escuadrilla de aviones, Santiago - Tacna - Santiago.
Oficiales aviadores al extranjero.

El teniente Francisco Lagreze, primer paracaidista sudamericano.
La misión Junkers en Chile.

Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela
Militar de Aeronáutica durante el año 1924.

RAID DE UNA ESCUADRILLA DE AVIONES, SANTIAGO - TACNA - SANTIAGO

Visto el éxito obtenido en los numerosos raids hasta las provincias del sur del territorio, que se han mencionado en los capítulos anteriores, la Dirección General de los servicios aéreos, previo un estudio de las condiciones del material y la capacidad de los pilotos chilenos, autorizó la realización del vuelo de una escuadrilla de aviones hasta la lejana ciudad de Tacna.

De gran trascendencia para el futuro económico de las provincias del norte del país, cuyo cielo

hasta entonces no había sido surcado por las alas militares, el vuelo proyectado, previó la posibilidad de establecer una línea aérea permanente que habría de acercar los pueblos de la zona norte, mal unidos por la red ferroviaria del longitudinal.

Como en toda grande empresa de aviación, para el mejor éxito del raid, se envió con anterioridad a esa zona una comisión de oficiales y mecánicos a cargo del capitán Valenzuela, a fin de elegir y preparar los terrenos de aterri-

zaje. La comisión cumplió su cometido en excelente forma, estableciendo canchas en La Serena, Copiapó, Baquedano, Iquique, Arica y Tacna, elegidas para el punto término de cada una de las etapas del raid, además de algunas canchas de emergencia, como Illapel, Ovalle, Vallenar, Pueblo Hundido y otras.

Ultimados los preparativos del vuelo, en la tarde del día 14 de Febrero, el general Contreras y los pilotos que participarían en la jornada próxima a iniciarse, fueron recibidos en audiencia especial por el Presidente de la República, quien los estimuló para que realizaran con éxito el raid y así agregaran una nueva y gloriosa página a la naciente Historia de la Aviación de Chile.

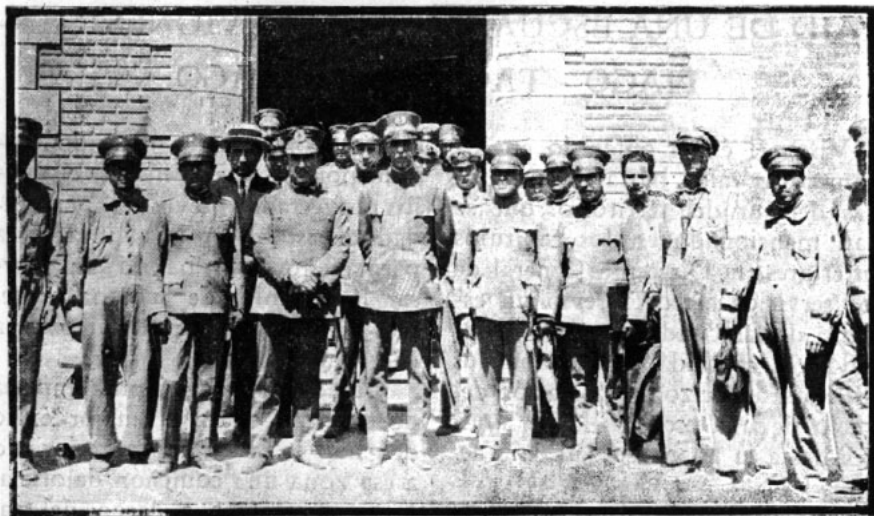
El Ministro de la Guerra, general don Luis Brieba, acompa-

ñado del Director de los servicios aéreos, visitó por esos días la Escuela de Aviación con el objeto de inspeccionar los aviones que se utilizarían en el vuelo a Tacna.

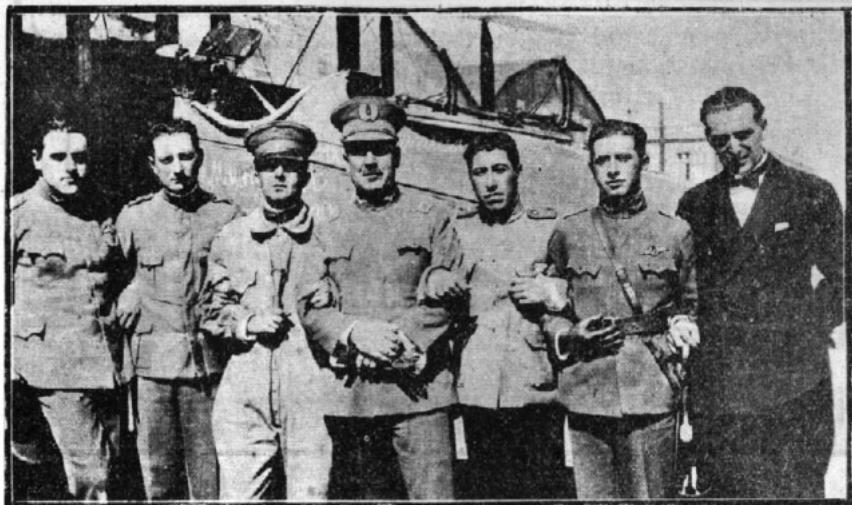
El Ministro conversó detenidamente con cada uno de los pilotos y pudo imponerse del entusiasmo de éstos para afrontar la difícil prueba. Terminada su visita, el general Brieba autorizó en la misma Escuela al Director de la Fuerza Aérea para que la escuadrilla pudiera emprender vuelo al Norte.

El Sábado 16 de Febrero, muy de madrugada, comenzó a notarse en el aeródromo "El Bosque", una actividad inusitada con motivo de los últimos preparativos que se hacían para la partida de los aviones.

Sacadas a la cancha las siete máquinas del raid, y revisadas por los mecánicos, se procedió a de-



El Ministro de la Guerra, general Luis Brieba, acompañado del general Contreras, del capitán Araceña y de los oficiales participantes en el raid a Tacna.



El jefe de los servicios aéreos con los oficiales que participaron en el vuelo a Tacna. De izquierda a derecha: tenientes Arredondo y Herreros, capitán Baraona, general Contreras, tenientes Sosa y Lagreze e ingeniero Seabrook

jarlas en correcta alineación en uno de los costados del aeródromo mientras los pilotos que participarían en la prueba pasaban a los comedores del casino a servirse el desayuno.

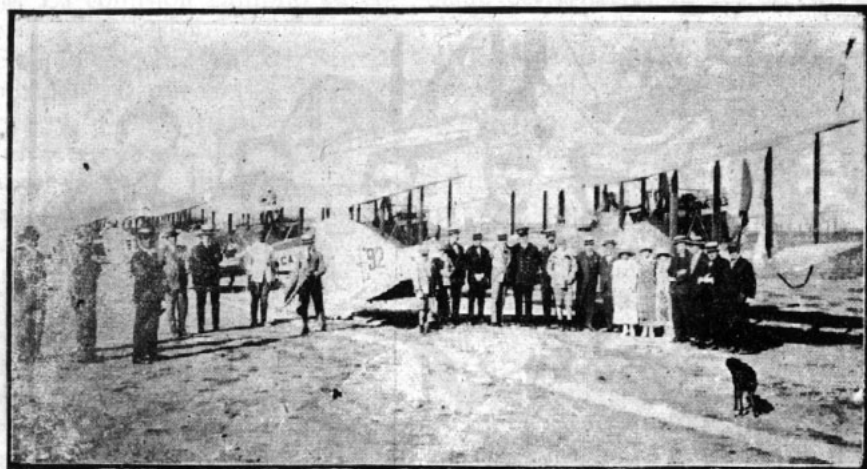
Entre sorbos de café, la charla se deslizó liviana y fácil en medio de un ambiente de fraternal camaradería. Sonriente y comunicativo, como otras veces no lo había sido, Mr. Seabrook, el popular médico de motores, hizo las delicias de los asistentes con sus chistes "gringos". Su buen humor fué en esos momentos un signo de confianza, factor indispensable para llevar a cabo con éxito la prueba.

A las ocho horas, los oficiales se dirigieron a la cancha con sus overoles colocados y, ya en sus

máquinas, procedieron a probar los motores por última vez antes de emprender la gran jornada.

Cercana la hora de partida, el general Contreras reunió al Director de la Escuela de Aviación, capitán Aracena, al Comandante de la Escuadrilla Mixta, capitán Baraona, y a todos los pilotos participantes en la prueba, a fin de darles a conocer las últimas instrucciones relacionadas con el raid.

El General les leyó la orden del día, terminado lo cual, el capitán Aracena procedió a firmar los certificados de despacho de las máquinas. Cumplido este requisito, pilotos y pasajeros ocuparon las cabinas en sus respectivos aviones y, luego de despedirse de los presentes, emprendieron el vuelo, dis-



En el aeródromo "El Bosque". Momentos antes de la partida.

tribuidos en dos bandadas, y en el orden siguiente:

Bandada de la Dirección:

De Haviland "El Ferroviario", Piloto, capitán Castro; pasajero, general Contreras.

Avro "España". Piloto, teniente Montecino; pasajero, cabo Abarzúa.

Bandada de la Escuadrilla:

De Haviland "Coquimbo". Piloto, teniente Sosa; pasajero, capitán Cruz Hurtado.

De Haviland "Tacna". Piloto, teniente Herreros; pasajero, ingeniero Seabrook.

De Haviland "Tarapacá". Piloto, teniente Lagreze; pasajero, cabo Palomo.



El Ministro de España, don Bernardo Almeyda y Herreros con el general Contreras, inspeccionando el Avro "España".

De Haviland "Átacama". Piloto, teniente Arredondo; pasajero, cabo González.

Avro "General Korner". Piloto, capitán Baraona; pasajero, cabo Contreras.

La primera etapa debía terminar en La Serena.

Con intervalo de media hora, ambas bandadas tomaron rumbo al norte, siendo escoltadas hasta Santiago por dos Avro y un

cias relacionadas con el vuelo. En efecto, un despacho recibido a las 11,58 horas anunció que los aviones habían pasado por Illapel, a gran altura, y que poco después, dos de ellos iban en dirección al norte por Caimanes.

A las 12,10, el "General Korner", pilotado por el capitán Baraona, fué avistado buscando cancha de aterrizaje en los alrededores de Illapel, y minutos después de las 12,25, aterrizó en un po-



Pilotos y pasajeros momentos antes de emprender el raid a Tacna. De izquierda a derecha: Ing. Seabrook, tenientes Montecino, Herreros, Sosa y Lagreze, Cap. Baraona, general Contreras, Cap. Castro, teniente Arredondo y Cap. Cruz Hurtado.

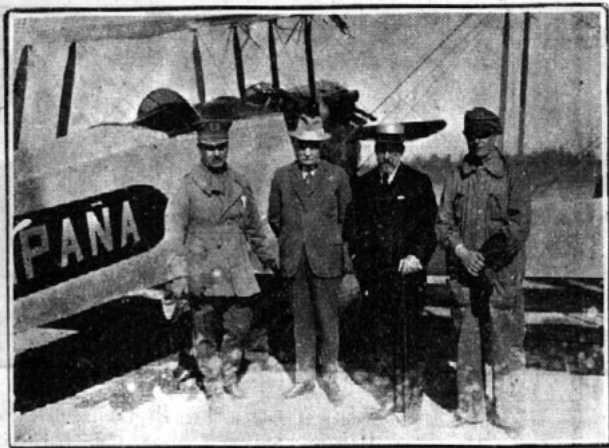
S-out. Cada decolaje dió lugar a entusiastas manifestaciones de parte del numeroso público que presenció la partida, manifestaciones que alcanzaron su más alto grado cuando abandonó el aeródromo el "Tarapacá", conduciendo de pasajero al popular cabo Palomo.

Como es costumbre, a los pocos momentos de haberse iniciado el raid, comenzaron a recibirse en "El Bosque" las numerosas noti-

trero cercano al pueblo. Al tratar de reiniciar su vuelo, se quebró el patín de cola del Avro, por lo que el piloto hubo de permanecer ese día en el punto mencionado esperando repuestos, que le fueron enviados inmediatamente desde "El Bosque".

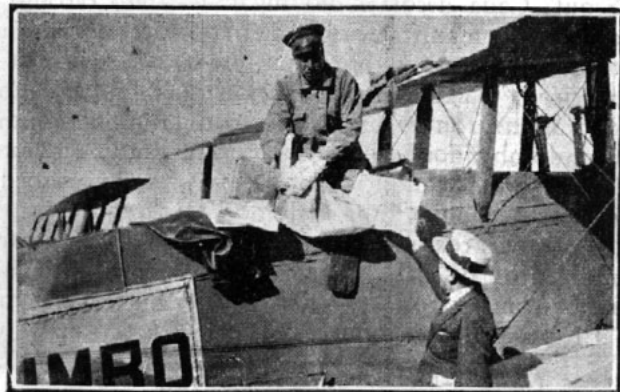
El teniente Arredondo, por su parte, y debido al mal funcionamiento del magneto del motor de su avión, se vió obligado a tomar

El capitán Quevedo con el capitán Castro y el teniente Marcial Arredondo, estudiando algunos detalles del vuelo.



Los Ministros de Inglaterra y de España, con el general Contreras y el teniente Montecino.

Entregando parte de la correspondencia llevada por los aviones militares hasta las provincias del norte.



cancha en Cabildo, (fundo "Monte Grande"), lo que hizo en perfectas condiciones, a las 12.30 horas.

Mientras esto ocurría, el resto de la escuadrilla continuaba en demanda del punto término de la primera etapa. Una información recibida en la oficina central del Telégrafo del Estado anunció el aterrizaje, sin novedad, en La Serena, a las 13,55 horas, de los aviones "Tarapacá" y "Taina", tripulados, respectivamente, por los tenientes Lagreze y Herreros. Esta noticia, como es fácil suponerlo, causó gran satisfacción en el público que seguía con interés las alternativas del vuelo.

Transcurridos algunos minutos, se recibió un telegrama del general Contreras, comunicando la llegada a Ovalle de los aviones "El Ferroviario", "Coquimbo" y "España".

El aterrizaje en esa localidad lo efectuaron los pilotos con el objeto de reconocer la cancha preparada de antemano para los casos de emergencia; hecho esto, a las 17 horas, ante un numeroso público, los aviones decolaron en demanda de La Serena, punto al que llegaron después de una hora 40 minutos de vuelo.

En resumen, cinco aviones de los siete que formaban la escuadrilla, completaron con éxito la primera etapa del raid.

Al día siguiente, 17 de Febrero, previo haber arreglado su avión con repuestos llevados por ferrocarril desde "El Bosque" por el soldado Romilio Cáceres, el capitán Baraona reinició su vuelo

desde Illapel, aterrizando con toda felicidad en el aeródromo de La Serena a las 12.10 horas después de hora y media de vuelo. A su arribo a la ciudad, el capitán Baraona fué recibido por el resto de los pilotos que allí aguardaban su llegada.

El arribo de la escuadrilla aérea comandada por el general Contreras, pasajero del capitán Castro, y piloteada por los más expertos e intrépidos aviadores militares, constituyó todo un acontecimiento en la apacible ciudad de La Serena, que los recibió con indescriptible entusiasmo.

Las autoridades civiles y militares, las más distinguidas familias de la sociedad y todo el pueblo serenense, formando una interminable romería de autos, coches, jinetes y peatones, se trasladaron al campo de aterrizaje de La Florida para presenciar el arribo de los aviadores. Un público ascendente a varios miles de personas invadió todos los contornos de la improvisada cancha, y no perdió detalles del aterrizaje de cada una de las máquinas, ovacionando estruendosamente a sus pilotos, mientras la banda del Arica prorrumpía con alegres dianas.

El teniente Arredondo que debió aterrizar en Cabildo por falla del motor, una vez reparado su avión, y llenadas las formalidades del caso, se aprestó para emprender el vuelo con el objeto de reunirse a sus demás compañeros. Un telegrama recibido en la tarde del 17 en la Dirección de Aeronáutica, informó que el teniente Arredondo, piloteando el "Atacama",

había emprendido el vuelo a las 16.15 horas en perfectas condiciones. Comunicaciones posteriores desde diversos puntos situados al norte de Cabildo, dieron cuenta que el avión había sido avistado volando a gran altura.

Después de vencer numerosas dificultades y emplear un gran tiempo en la etapa Cabildo-Illapel, el teniente Arredondo se vió obligado a aterrizar en esta última ciudad, debido a que el motor continuó funcionando en malas condiciones. Por lo avanzado de

el Jefe de la escuadrilla mixta, capitán Baraona y los pilotos, se trasladaron acompañados de sus mecánicos al aeródromo de La Serena con el objeto de alistar sus máquinas para proseguir el raid.

El ingeniero Mr. Seabrook, secundado por los mecánicos, efectuó una prolija revisión de cada una de las máquinas, terminada la cual se impartieron las últimas instrucciones para iniciar el vuelo.

Poco antes de mediodía comenzaron a recibirse en Santiago las primeras informaciones anuncian-



Primera correspondencia transportada por la vía aérea a la zona norte de la República.

la hora no le fué posible reanudar el vuelo rumbo a La Serena y debió pernoctar en Illapel.

La segunda jornada de los aviadores militares se realizó con todo éxito el Lunes 18 de Febrero, cubriendo seis aviones la distancia de La Serena a Copiapó en poco más de tres horas de vuelo. Los detalles de esta jornada fueron más o menos los siguientes: En las primeras horas de la mañana del día 18, el general Contreras,

do haber partido los aviones desde el aeródromo de La Serena. En efecto, a las 10 horas, decolaron sucesivamente los De Haviland "Coquimbo", "Tacna" y "Tarapacá", con rumbo directo a Copiapó. A las 12.15 horas se les vió pasar a gran altura sobre Vallenar, prosiguiendo el vuelo sin novedad a través de los numerosos cordones de cerro que existen en esa región.

El Avro "General Korner" que



El teniente Sosa con el capitán Cruz Hurtado, instantes antes de decolar desde "El Bosque", rumbo a Ovalle.

piloteaba el capitán Baraona y que debía haber decolado con los De Haviland, no pudo iniciar su vuelo junto con éstos por falla del motor, haciéndolo a las 11,55 horas, con rumbo directo a Copiapó.

La bandada de la dirección del raid, compuesta por "El Ferrocarril" y el "España", permaneció aún algunas horas en La Serena mientras el mecánico Abarzúa revisaba el "España", cuyo motor fallaba. Arreglados los desperfectos, los pilotos se despidieron de las autoridades que habían con-

rrido al aeródromo y en medio de una delirante ovación, emprendieron el vuelo a las 14,10 horas. A las 16 horas se encontraban sobre Vallenar, ciudad en cuyos alrededores aterrizaron para reconocer la cancha preparada de antemano. Un numeroso público se dió cita en ese lugar y tributó el justo homenaje que se merecían esos valientes que debieron cruzar regiones inexploradas por la aviación y luchar en contra de fuertes vientos con sus débiles máquinas. Sólo breves momentos per-

La tripulación del De Haviland "Tacna": Piloto, teniente Herreros; pasajero, ing. Seabrook.



maneció la bandada en Vallenar, los suficientes para verificar las condiciones del improvisado aeródromo.

Mientras esto ocurría, ya había llegado a su punto de destino, Copiapó, el resto de la escuadrilla; a las 14.15 horas los De Haviland piloteados por los tenientes Sosa, Lagreze y Herreros, y a las 15 horas, el Avro que conducía el capitán Baraona.

La bandada de De Haviland aterrizó en una cancha de football, de reducidas dimensiones, ubicada a pocas cuadras de la plaza del pueblo. Con gran dificultad hubieron de decolar, después de almuerzo, para descender en Chamonate, la verdadera cancha elegida para el aterrizaje de los aviones.

Poco después de las 17 horas hicieron su aparición sobre Copiapó los aviones que tripulaban el capitán Castro y el teniente Montecino, en el primero de los cuales viajaba de pasajero el general Contreras. A las 17.10 horas se posaban ambas máquinas en el aeródromo de Chamonate, finalizándose con esto la segunda jornada del gran vuelo a Tacna.

Sólo el teniente Arredondo continuaba detenido en Illapel a causa de una falla del magneto de su aparato.

Copiapó recibió triunfalmente a los aviadores, haciéndoles objeto de múltiples atenciones.

La tercera jornada del raid la constituyó la etapa Copiapó-Baquedano, quizá la de mayor im-

portancia, dado el enorme número de kilómetros que debieron recorrer los aviones por sobre parajes desconocidos y con un fuerte viento en contra. La distancia de 450 kms. fué cubierta por los De Haviland "Ferroviario", "Tacna", "Tarapacá" y "Coquimbo" en un tiempo aproximado de 4 horas 15 minutos. Los Avro "General Korner" y "España" debieron efectuar escala en Pueblo Hundido, para proveerse de bencina, dada la escasa autonomía de vuelo de estas máquinas. Un telegrama recibido en Santiago en las primeras horas de la noche del día 19 de Febrero, daba cuenta de que estos aviones se habían visto obligados a hacer un nuevo aterrizaje en la oficina salitrera Bonasort, situada en el cantón de Aguas Blancas, distante 100 kms. de Baquedano, y 250 kms. de Pueblo Hundido, punto desde donde decolaron los aviadores.

El general Contreras que había llegado sin novedad con el resto de la escuadrilla al pueblo de Baquedano, se puso inmediatamente en contacto con el capitán Baraona, piloto del "General Korner" a fin de saber los motivos del aterrizaje. El capitán lo informó de que había optado por descender en esa región en compañía del teniente Montecino, debido a la neblina y al temor de que se les concluyera la bencina durante la travesía.

Por lo avanzado de la hora no continuaron esa misma tarde rumbo a Baquedano y debieron pernoctar en Bonasort.

El teniente Arredondo, que du-

rante dos días estuvo detenido en Illapel, creyendo reparado el motor del De Haviland "Atacama" reinició su interrumpido vuelo a las 8,50 horas del día 19, pero una nueva falla lo obligó a tomar cancha en Combarbalá, distante apenas 100 kms. de Illapel.

Los pilotos, que arribaron a Baquedano en la tarde del 19, dedicaron la mañana del día siguiente en revisar y cargar sus máquinas, dejándolas aptas para continuar el raid a mediodía del 20. Previo los preparativos del caso,

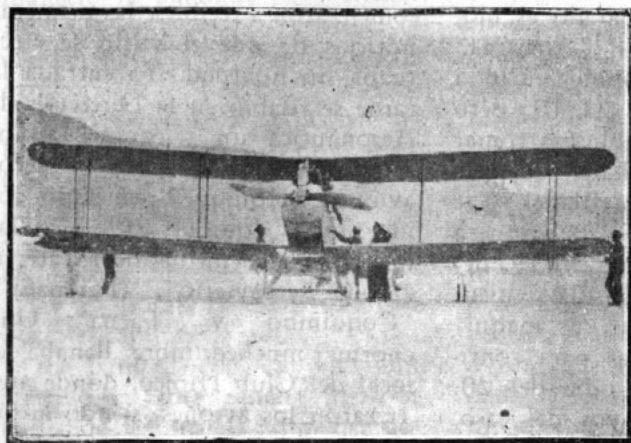
Transcurridas algunas horas, comenzaron a recibirse las primeras noticias de que el vuelo se efectuaba sin novedad. Ya entrada la tarde se recibió en la Dirección de Aeronáutica un telegrama anunciando la llegada de los primeros aviones a Iquique, redactado como sigue: "Iquique, 20. — A las diez y seis y media horas aterrizaron "Ferroviario", "Tarapacá", "Coquimbo" y "Tacna". Una enorme muchedumbre llenaba el local del Club Hípico, donde aterrizaron los aviones, siendo la po-



Los aviadores momentos después de aterrizar en el aeródromo de Baquedano, rodeados de un numeroso público.

a las 13,35 horas, comenzaron a abandonar la cancha los biplanos De Haviland y los dos Avro que debieron permanecer la noche anterior en Bonasort, y luego de evolucionar por sobre Baquedano tomaron rumbo directo a Iquique.

l'cía y la tropa de línea impotentes para contener el gentío que quería abalanzarse a la cancha. El general Contreras manifestó que el vuelo se había efectuado sin novedad, habiéndose sólo presentado algunas dificultades a causa del viento y la neblina reinante".



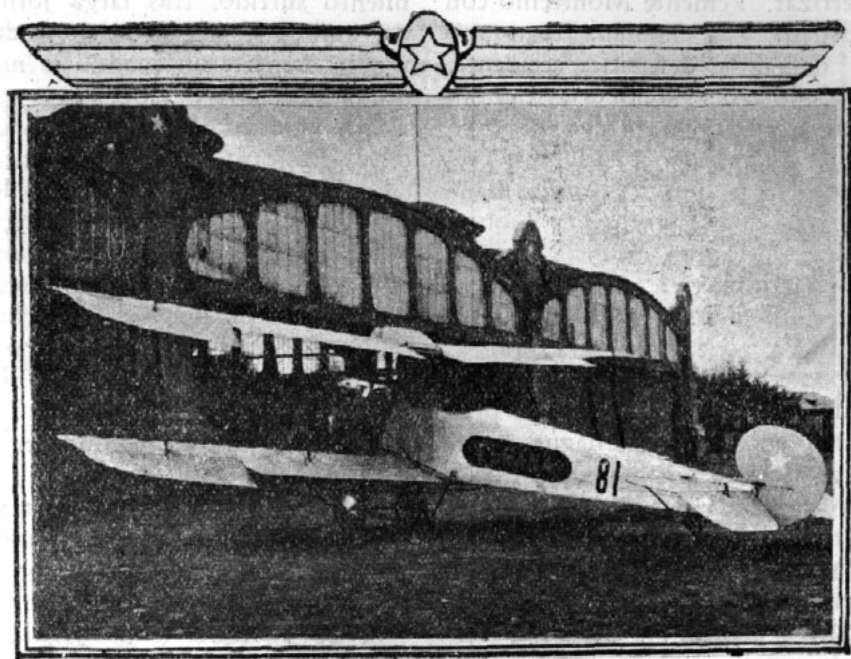
Un De Haviland preparándose para una nueva etapa del vuelo Santiago-Tacna-Santiago.

Sólo quedaban por llegar al histórico puerto los Avros "General Korner" y "España". Cuando se esperaba de un momento a otro el arribo de ambas máquinas al punto término de la cuarta etapa, fué avistado a gran altura la gallarda silueta del "España" que

piloteaba el teniente Montecino, el que, después de realizar magníficas pruebas de arobacia, aterrizó en forma impecable, arrancando justos aplausos de la muchedumbre, mientras las bandas tocaban marchas triunfales. Una vez en tierra, Montecino dió cuenta de



El Avro "General Korner" que, piloteado por el Cap. Baraona, sufrió un grave accidente en circunstancias que volaba desde Baquedano a Iquique



El Avro "España" que, pilotado por el teniente Montecino, efectuó, sin novedad, el raid Santiago-Tacna-Santiago.

que cerca de Quillagua al S. del río Loa, había visto caer el avión "General Korner", pilotado por el capitán Baraona y que estimaba que el aparato estaba destrozado, pero que los tripulantes estaban ilesos, pues le habían hecho señales para que continuara viaje a Iquique.

No fué para descrita la impresión que causó tal noticia en el ánimo de los pilotos. Inmediatamente se tomaron las medidas del caso para socorrer a los accidentados, informando el general Contreras de todas estas actividades, en la forma siguiente: "Iquique, 20 de Febrero de 1924. A las 23,35 horas. — Dirección de Aeronáutica. — Después de 2 horas

55 minutos aterrizaron en ésta aviones De Haviland, sin novedad. Bandada "Korner" y "España", con capitán Baraona y teniente Montecino, salieron de Baquedano diez minutos después de nosotros. El "España" llegó a ésta a las 17,45 horas comunicando que el "Korner", por falla y al parecer completa, se vió obligado aterrizar a inmediaciones Salar Vilaimaco, más o menos a 20 kms. río Loa, y 40 de la línea férrea. Tte. Montecino voltejeó sobre el punto aterrizaje, viendo la máquina destruida, pero pudo observar perfectamente al capitán y al mecánico en pie haciendo señas. El "España" hubo de seguir viaje, vista la absoluta imposibilidad de

aterrizar. Teniente Montecino con "España" irá mañana temprano en demanda del sitio accidente, llevándole instrucciones al capitán y víveres; procurará dar informaciones al punto habitado más cercano. He pedido Tocopilla mandar autocarril auxiliador. Gobernador Tocopilla anuncia que de Toco saldrá tren especial, dirección Ramaditas y Soledad. Igualmente irán Carabineros y policía. Capitán Baraona tiene carta topográfica y brújula, y supongo procurará encontrar Quillagua en el cruce de línea férrea con río Loa".

Movilizadas las patrullas de socorro, a las 3,30 horas de la madrugada del día 21, el capitán Baraona y su pasajero, el mecánico Ruperto Contreras, fueron encontrados ambos ilesos, entre las estaciones Soledad e Hilaricos, del Longitudinal, al lado de la costa.

Interrogado el aviador sobre las causas del accidente, contestó que éste se debió a una interrupción brusca del motor por lo cual hubo de aterrizar forzosamente en un terreno inapropiado, causando la destrucción casi total del aparato. Lo que siguió al accidente fué toda una odisea. Vista la inutilidad de permanecer en el sitio despoblado donde cayó la máquina, el capitán Baraona y su mecánico decidieron irse a pie al punto más cercano, que era Lagunas. Después de siete horas de viaje llegaron a la Estación Soledad, donde con el propósito de detener el tren, obstruyeron la línea con calaminas, sentándose en seguida a descansar. A causa del agota-

miento sufrido, tras larga jornada, ambos se quedaron dormidos y sólo despertaron cuando la máquina ya había pasado.

Sin auxilios, los dos aviadores resolvieron interrumpir las líneas telegráficas, pero esto tampoco les dió resultado, por lo que optaron por continuar a pie hasta alguna población. En medio de la obscuridad de la noche fueron encontrados por una patrulla de Carabineros al mando del capitán Cristi, la que después de prestarles los primeros auxilios los condujeron al sitio poblado más cercano.

Perseguido una vez más por su mala estrella, el capitán Baraona debió regresar a Santiago, por el Longitudinal, sin lograr alcanzar hasta el término de la jornada, mientras el mecánico Contreras se quedaba en Quillagua para atender al cuidado y embarque de las partes vitales de la máquina.

Tranquilizados los ánimos por el feliz hallazgo de los aviadores perdidos en la pampa, el resto de la tripulación de la escuadrilla aérea ultimó los preparativos indispensables para emprender la nueva jornada que habría de conducirlos hasta la provincia de Taina, objetivo del raid.

El 21 de Febrero, a mediodía, todo estuvo listo. Se impartieron las últimas órdenes; se echaron a andar los motores, y luego de despedirse del numeroso público que concurrió al aeródromo, pilotos y pasajeros ocuparon sus cabinas, y se dispusieron a partir.

A las 13 horas, diestramente dirigidos, uno a uno los De Havi-



Vista aérea de la bahía, en Arica, tomada desde un avión militar.

land fueron abandonando la cancha y después de tomar altura, se perdieron en dirección al Norte. El "España", por falla del motor, retardó su partida hasta las 14,30 horas.

El buen tiempo acompañó a los aviadores hasta Arica, punto al que llegaron a las 15 horas.

Un corresponsal de "El Diario Ilustrado" escribía lo siguiente refiriéndose a los preparativos hechos en esa ciudad para el recibimiento de los aviadores: "Arica, 21. — (Depositado a las 10 horas). — La población se encuentra desde las primeras horas de la mañana, completamente engalanada, lo que le da un magnífico aspecto. En todos los habitantes se nota una gran satisfacción por ver el próximo arribo de la escuadrilla y participar en la recepción que se les tributará. Será uno de los acontecimientos más grandiosos que ha presenciado Arica. Después de mediodía, el comercio, los establecimientos industriales y las oficinas públicas, cerrarán con

el objeto de que puedan participar todos los habitantes en la recepción. La cancha de aterrizaje designada es la misma en que estableció su campamento la escuadrilla movilizada el año 1920, al mando del capitán Sr. Sócrates Aguirre, o sea, al oriente de la ciudad, a 4 kms. más o menos. Como por ese mismo sitio pasa el ramal que sale al Morro, el ferrocarril de Arica a La Paz ha organizado un servicio especial de trenes, desde el mediodía, para dar facilidades a todo el público que desee concurrir a la cancha. Por otra parte, todos los medios de locomoción de que dispone el pueblo, serán ocupados".

"Arica, 21. — (Depositado a las 12 horas). — En este momento se reciben noticias de Iquique que son colocadas en las pizarras de los diarios, y en los sitios principales, que anuncian que la escuadrilla está próxima a partir, lo que ha hecho que toda la población se prepare para trasladarse al campo de aviación. Los trenes especia-

les que conducen a los habitantes se hacen insuficientes, motivo por el cual es hermoso el espectáculo que presenta el camino que va al valle de Azapa, con una inmensa y larga caravana de coches, automóviles, caballos y hasta burros, que se dirige al sitio donde aterrizarán los aviadores”.

El campo de aviación presentaba un golpe de vista soberbio poco antes de la llegada de las máquinas a Arica, pues sus alrededores se veían concurridos por una abigarrada muchedumbre que tomaba colocación en los cerros vecinos a él, con el objeto de no perder detalle del aterrizaje de la escuadrilla.

Más o menos a las 14,45 hrs., fueron avistados los cuatro De Haviland, por el lado oriente, volando a gran altura, destacándose luego nítidamente sus siluetas. La concurrencia, en un solo ímpetu, estalló en grandes vivas a Chile y a la aviación militar, largando sus sombreros al aire como una mani-

festación de patriótico entusiasmo.

Los cuatro aviones, formados en líneas de a dos, pasaron por sobre la cancha de aterrizaje en dirección a la ciudad, en donde los pocos habitantes que no pudieron concurrir al aeródromo, se encontraban en los miradores y techos de sus casas. Después de evolucionar breves instantes por la ciudad, alrededores y por sobre el Morro, en cuya cúspide flameaba una gran bandera chilena, los aviadores se dirigieron al campo de aviación.

Junto con aterrizar el primer avión de la escuadrilla, el “Tarapacá” del teniente Lagreze, las bandas militares rompieron con los acordes del Himno Nacional. El numeroso público no pudo resistir a los deseos de saludar a los pilotos y ver de cerca los aviones y con fuerza incontenible rompió los cordones de la policía y se precipitó al centro de la cancha, dificultando sobremanera el descenso del resto de las máquinas.

Pasados los primeros momentos



El “Tarapacá”, tripulado por el teniente Lagreze.



Los tenientes Lagreze y Herreros, el capitán Cruz y el Ing. Seabrook, en la cancha de aterrizaje preparada en Tacna.

de indescriptible entusiasmo, los aviadores fueron saludados por las autoridades locales y en andas conducidos hasta un tren especial que los llevó a la ciudad.

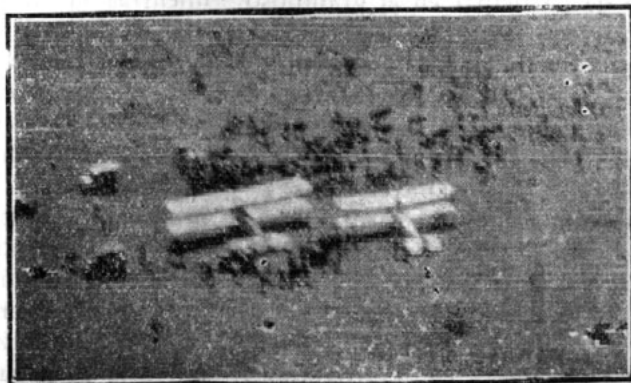
Una hora más o menos, después del arribo de la escuadrilla, se avisó al "España", el que sin aterrizar siguió rumbo directo a Tacna, en donde descendió sin novedad a las 17,30 horas. La llegada intempestiva del teniente Montecino sorprendió a la población de Tacna, que a igual que Arica se movilizó casi en su totalidad hasta el campo de aviación con el objeto

de ver el aterrizaje del resto de la escuadrilla. Sin embargo, las instrucciones impartidas por la Jefatura del raid fijaron la realización de esta última etapa para el día siguiente, 22.

El teniente Montecino y su mecánico pernoctaron en Tacna y en las primeras horas de la mañana del 22, obedeciendo órdenes del general Contreras, se trasladaron en vuelo a Arica para reunirse al resto de la escuadrilla.

Mientras esto ocurría, el teniente Arredondo, con paciente resignación arreglaba una vez más su

Un De Haviland y el Avro "España", momentos después de aterrizar en Tacna, rodeados por el público que concurrió a la cancha





Arco de triunfo levantado en Tacna en homenaje a los aviadores chilenos.

máquina y lograba cubrir la distancia Combarbalá - La Serena, en poco más de una hora y media de vuelo.

La estada de los aviadores en el puerto de Arica fué todo un acontecimiento que quedó grabado en la mente de cada uno de los habitantes que tuvieron la oportunidad de vivir aquellos días. Nadie dejó de participar en el grandioso recibimiento; querían exteriorizar su admiración por la férrea voluntad de los pilotos que desafiaban las distancias y los elementos con un material inadecuado y que había sufrido las consecuencias de cuatro años de dura prueba.

El vuelo Arica-Tacna, última etapa del gran raid, fué cubierto con todo éxito el Viernes 22 de Febrero, aterrizando los aviones De Haviland "El Ferroviario",

"Tacna", "Tarapacá" y "Coquimbo", y el Avro "España", sin novedad, en la cancha indicada para este objeto, después de evolucionar en magnífica forma por sobre la ciudad de Tacna que, engalanada como en sus mejores días, esperaba a los intrépidos aviadores. Todos los habitantes, llenos de patriótico entusiasmo, los ovacionaron a su paso por las calles, mientras las campanas eran echadas al vuelo.

El sol radiante del día, la ciudad sacudida por aires de fiesta, las músicas marciales, los coros escolares, unidos al estruendo de las aclamaciones y al vocerío imponente de la muchedumbre, imprimieron un extraordinario aspecto al homenaje público con que se premió el esfuerzo de esos pocos hombres, esfuerzo revelador de la potencia de la raza.

Conocido por S. E. el Presidente de la República el feliz arribo de la escuadrilla a Tacna, e interpretando el sentir de toda la Nación, envió al general Contreras un telegrama redactado en la siguiente forma: "Felicitó emocionado y calurosamente por el gran éxito de la expedición aérea a Tacna. Los oficiales bajo sus órdenes han escrito una página honrosa y memorable y demostrado pericia y valor, que el país agradece y aplaude en estos instantes y cuyos sentimientos me hago un deber en interpretar. — (Fdo): Arturo Alessandri".

Tres días permanecieron los aviadores en Tacna, durante los cuales se sucedieron los homenajes a los jóvenes pilotos.

El regreso a la capital se inició el 25, decolando los aviones a las 10 horas desde la cancha de Tacna, para aterrizar en Iquique a las 12,15 horas.

Debido al mal tiempo reinante y a algunas reparaciones que exigía el material, la escuadrilla no pudo emprender nueva etapa sino hasta el 1.º de Marzo, día en que los aviones "Ferrovionario", "Tara-pacá" y "España", cubrieron con toda felicidad la distancia Iquique-Antofagasta. El "Tacna" hubo de regresar al punto de partida por haberle fallado el motor, y el "Coquimbo" no pudo emprender el vuelo por desperfectos notados en el radiador y estanque de bencina.

El 2 de Marzo, después de ser revisado prolijamente por el ingeniero Seabrook, el "Tacna", pi-

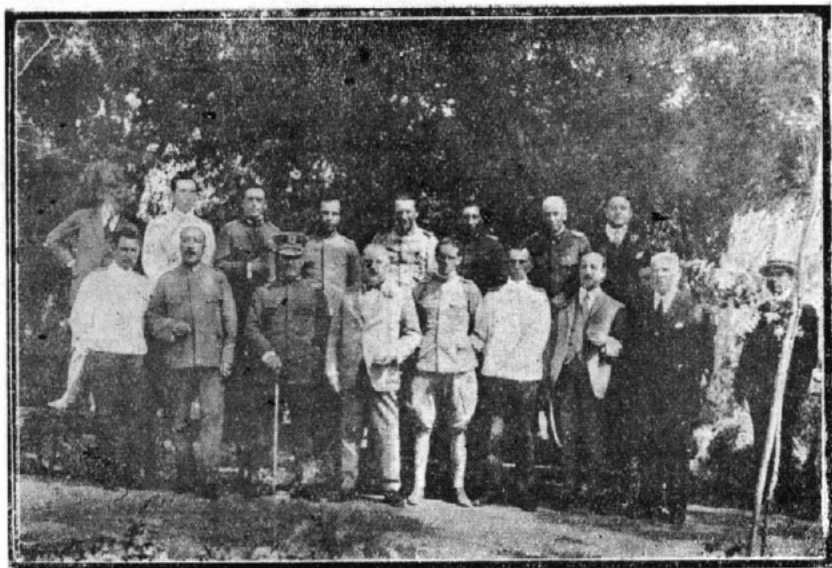


Los aviadores aclamados a su paso por las calles de Tacna.

loteado por el teniente Hereros, decoló desde el Club Sport de Iquique y aterrizó sin novedad en Antofagasta, reuniéndose al resto de la escuadrilla.

Reparada su máquina, al día siguiente, el teniente Sosa, piloto del "Coquimbo" efectuó el mismo recorrido.

Después de algunos días de permanencia en Antofagasta, originados por mal tiempo, en la mañana del 6, los aviones continuaron su viaje de regreso a la capital, cubriendo la distancia Antofagasta-Copiapó, en 3 horas 40 minutos de vuelo. Por informaciones recogidas entre los mismos pilotos, se pudo comprobar que



En Tacna, El Intendente de la Provincia, don Luis Barceló, con los oficiales aviadores que cumplieron el raid Santiago-Tacna.

esta etapa fué una de las más difíciles del recorrido por haber tenido que efectuarse una larga travesía sobre el mar, con tiempo desfavorable.

El teniente Lagreze, que partió con sus demás compañeros, se vió obligado a regresar a Antofagasta

por falla, reiniciando momentos después el vuelo rumbo al interior. Debido a un recalentamiento sufrido por el motor, a causa de la rotura del estanque de agua, el piloto debió aterrizar en las inmediaciones de la oficina salitrera Bonasort, situada en el Cantón



Los aviones custodiados por tropas de Ejército, en los Campos de la Alianza.

de Aguas Blancas, a 100 kms. del punto de partida.

El teniente Arredondo que había cumplido la etapa La Serena-Copiapó el mismo día que la escuadrilla arribaba a Tacna, se reunió al resto de sus compañeros en Copiapó, dispuesto a iniciar con ellos el regreso a Santiago; pero una nueva falla del motor

formaciones procedentes de Copiapó que anunciaban el aterrizaje forzado, con destrucción de la máquina, del teniente Lagreze, cerca de Alta Mira.

Refiriéndose al accidente el joven piloto expresó: "El accidente se debió a que las revoluciones normales del motor, 1.250 revoluciones, bajaron de improviso a



El De Haviland
"Tarapacá", de-
colando en la cancha
de Antofagasta.

impidió al esforzado piloto realizar con el resto de la escuadrilla la etapa Copiapó - La Serena, que los aviones "Ferroviario", "España", "Tacna" y "Coquimbo" cumplieron sin novedad el 8 de Marzo.

El mismo día, una vez subsanados los desperfectos de su máquina el teniente Lagreze, pilotando el "Tarapacá", decidió reanudar su vuelo desde Bonasort en dirección a Copiapó, lo que hizo a las 7,15 horas. En vista de que el tiempo transcurría y el oficial mencionado no llegaba al punto de destino, se temió por su suerte. Más o menos a las 19,30 horas se recibieron las primeras in-

800 revoluciones por minuto, no pudiendo mantener la máquina en línea de vuelo. Por la escasa altura a que me encontraba sobre el nivel del suelo, no tuve tiempo de elegir una cancha apropiada para el descenso. Eso sí, tuve la precaución de cerrar las llaves y aterrizar a hélice detenida, lo que evitó se incendiara la máquina en la brusca caída. Las ruedas del tren de aterrizaje se hundieron en el terreno suelto y hoyado de las calisheras, causando un rudo capotaje que destruyó completamente el De Haviland y dividió en dos partes su fuselaje. Producido el accidente a las 8,30 horas, más o menos, y encontrándonos com-



El "Tarapacá" que, pilotado por el teniente Francisco Lagreze, sufrió un serio accidente en Alta Mira, en el viaje de regreso a "El Bosque".

pletamente ilesos, mi mecánico, el cabo Carreño, y yo, decidimos andar en dirección Sur, por la línea telegráfica del Estado.

"A las 17 horas fuimos encontrados por el guardahilos Sr. Castillo, quien iba revisando la línea, debido a una interrupción que para que nos encontraran produjo, uniendo dos alambres con los tensores del De Haviland, que tuve la precaución de sacar antes de abandonar la máquina. Además quebré un aislador y boté el cable al suelo".

Hasta aquí el relato sucinto del teniente Lagreze que, de regreso del vuelo triunfal a Tacna, caía en medio de la pampa.

Reunidos los demás aviones en La Serena, a los cuales se agregó el teniente Arredondo que cubrió la distancia Copiapó - La Serena el día 10 de Marzo, se efectuó una prolija revisión a las máquinas para evitar nuevas fallas que pudieran precipitarlas en el camino. El 11 de Marzo todo estuvo listo, emprendiendo su vue-

io la escuadrilla, rumbo a Valparaíso, a excepción del teniente Herreros, que permaneció en La Serena efectuando algunas pequeñas revisiones al motor del "Tacna".

El decolaje se hizo a las 13,50 horas, demorándose en cubrir el trayecto hasta Valparaíso, dos horas cincuenta minutos.

Poco después de las 16,30 horas, la gran sirena del "Teno", anclado en la bahía del Puerto, rompió el aire con su poderosa voz, lo que hizo ponerse en alarma a toda la población de Valparaíso, que salió a las calles y corrió a los malecones a escrutar el horizonte por el lado Norte. Minutos después, se unían a la del "Teno", las sirenas de los demás barcos surtos en la bahía, sobresaliendo la ronca y poderosa sirena del buque español "Manuel Arnus".

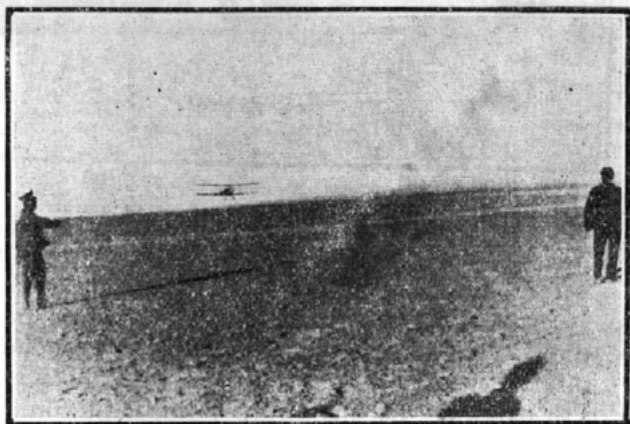
Muy pronto se divisaron dos aviones que volaban formados y que, al enfrentar los barcos de guerra, se separaron, pasando uno de ellos a muy baja altura sobre

el "Latorre". Luego aparecieron otros dos aviones que, igual que los anteriores, evolucionaron por sobre la bahía para dirigirse después al campo de aviación preparado en Reñaca, próximo a Viña del Mar. Un numeroso gentío aguardaba a los aviadores en la cancha, gentío que supo premiar con espontáneos aplausos la audacia e intrepidez de los pilotos.

y distinguidas personalidades de Valparaíso.

Fara completar el éxito de los cuatro aviadores llegados al Puerto, a las 14,30 horas del día 12, después de efectuar una serie de interesantes evoluciones, aterrizó en Reñaca, procedente de La Serena, el teniente Herreros, a quien acompañaba el ingeniero Seabrook y que llegaban a reunirse a sus

Un De Haviland
aterrizando en Ba-
quedano.



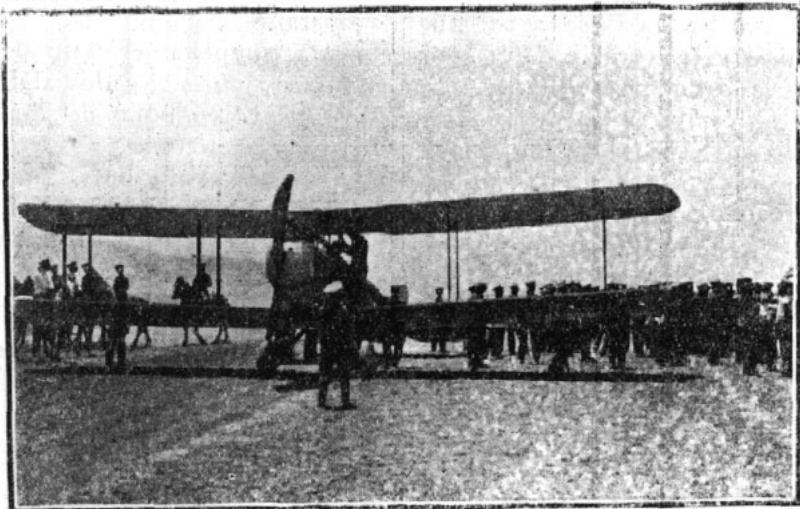
A su descenso, fueron recibidos por el Intendente de la Provincia, don Ramón Pinto Concha; el Secretario de la Comandancia de Armas, mayor Ramírez Cañas; el Jefe de la Av. Naval, capitán de fragata Abel Campos; numerosos miembros del Ejército y de la Armada, y distinguidas familias de Valparaíso y Viña del Mar.

La estada de los aviadores en Valparaíso fué una sucesión de manifestaciones que culminó con un almuerzo ofrecido en el palacio de la intendencia. Asistieron a él, a más de los festejados, altos jefes del Ejército y de la Marina

compañeros, después de haberse visto obligados a permanecer en La Serena revisando el motor de la máquina.

La última etapa del vuelo fué fijada por la superioridad para el día 13, después de haberse revisado minuciosamente el material y personalmente vigiladas sus reparaciones por el técnico, Mr. Seabrook.

Por desgracia, en los momentos de decolar el avión "Atacama" pilotado por el teniente Arredondo, después de haberlo hecho el "España", debido a una ráfaga repentina de viento, se estrelló con-



Numerozo público asistiendo a los preparativos de partida de un avión militar

tra el alambrado y algunos árboles que rodeaban la cancha de Reñaca, destrozándose casi en su totalidad y librando sus tripulantes en forma milagrosa.

Por su parte, el "España" hubo de aterrizar, debido a una falla del motor, originando con ello la postergación de la salida de las demás máquinas hasta el día siguiente, 14 de Marzo.

Después de las alternativas descritas y tras veintisiete días de continua preocupación, regresó a su base la bandada de aves mecánicas que partió desde "El Bosque" con la misión de establecer la línea aérea que debía unir el centro geográfico y político de la República con el extremo Norte del país.

Tan pronto se conoció en Santiago la noticia de la partida de

El teniente Marcial Arredondo y el capitán Quevedo, frente al De Havilland "Atacama" otro de los aviones accidentados durante el raid Santiago-Tacna-Santiago.



los aviones desde el puerto de Valparaíso, se trasladaron a la Escuela de Aviación numerosas personas, entre las cuales se contaban altas personalidades del Ejército y distinguidas familias que deseaban tributar sus aplausos a los pilotos que lograban regresar con sus aviones después de la triunfante jira a Tacna.

Más o menos a las 11,30 horas se dejó oír hacia el norte el ruido característico de las máquinas, las que, después de evolucionar sobre la ciudad, se dirigieron a aterrizar en el aeródromo en el orden siguiente: "Tacna", "España" y "Ferroviario". Al hacerlo la última de las máquinas, la banda prorrumpió con los acordes de la Canción Nacional, que todos oyeron con profundo respeto, dibujándose en sus rostros la más viva emoción.

Momentos después se ofreció en el Casino de la Escuela una copa de champaña a los pilotos, brindándose por el éxito de la jornada que habían realizado.

Poco después de mediodía aterrizó en el aeródromo el avión "Coquimbo" que tripulaba el teniente Sosa y que vió retrasada su partida desde Valparaíso, a causa de una pequeña falla del motor.

Resultaría incompleta la narración de la acogida que se tributó a los pilotos en "El Bosque", si no se hiciera referencia al artículo que, bajo el título de "La llegada de los aviadores", publicara en sus columnas "La Nación" del día 15 de Marzo. Su autor, el capitán

de corbeta de la Armada, don Agustín Prat, que tuvo la oportunidad de presenciar la llegada, escribió al respecto lo que sigue:

"Desde la mañana, al imponerme por la prensa de que llegarían a Santiago los aviadores, acaricié en mi mente la idea de ir a presentar mi saludo de bienvenida al general Contreras y a su valiente séquito de hombres pájaros.

"Un núcleo de personas de ambos sexos, deudos en su mayor parte de los pilotos, y algunos amigos esperaban ansiosos en "El Bosque" el momento supremo...

"Los rostros estaban alegres; los ojos, inquietos.

"Dijérase que en la mente de los que allí esperaban se trasuntaba un cúmulo de sensaciones extrañas.

"En el confín lejano, la bruma densa y traidora, daba la impresión de un pájaro agorero.

"Aquellos hombres que venían y esperábamos, habían trasmontado las más altas cumbres del macizo andino, y guiados por el empuje incontenible de nuestra raza, habían surcado los aires desafiando a los cóndores en las alturas inconmensurables de las montañas, besando los espacios infinitos de los cielos de uno a otro extremo del territorio, y llevando por doquiera el saludo de la patria como la enseña de la victoria.

"Ni el frío de la noche, ni la bruma, ni el viento huracanado de las pampas, ni los horrores de los abismos etéreos habían logrado disminuir el empuje de sus va-



De pie, en sus respectivas cabinas de "El Ferroviario", el general Contreras y el cap. Castro oyen los acordes del Himno Patrio, con que fueron recibidos a su regreso triunfal de la lejana ciudad de Tacna.

lientes corazones, ni aminorar el esfuerzo de sus almas templadas al calor del más acendrado patriotismo.

"Se habían reído de los abismos, habían desafiado las tormentas desencadenadas del mar voraz e insaciable y sintiendo cernerse siempre el espíritu de la patria, habían vencido.

"Las brumas traidoras se disiparon al paso de los vencedores.

"Calmáronse las tempestades, conjuráronse los peligros y los aviadores continuaron su empresa.

"Los pueblos se congregaron al paso de esa legión de cóndores alativos y las mujeres arrojaron flo-

res como poseídas del más sacro amor.

"Chile entero asistió conmovido a la magna realización de este vuelo extraordinario que preconizara el empuje de aquellos que marcaron el camino de la victoria.

"Godoy, Cortínez, Aracena y tantos otros gloriosos aviadores, honra de la patria y de América, que señalaban con su audacia el futuro grandioso de la aviación chilena.

"Y ahora vedlos venir, arriba, sobre las nubes del cielo, las águilas de la leyenda merodeando sobre el campo.

"Son el "Ferroviario", "Tac-



Los tripulantes del "Tacna", teniente Herreiros e ingeniero Scabrook, acogidos por sus amigos en "El Bosque".

na" y "España" que, como ovejas descarriadas al rebaño, vuelven al rebaño, vuelven otra vez al "Bosque", después de haber logrado escapar a las crueles incidencias de la suerte y a las traicioneras veleidades del destino con sus eternas ironías.

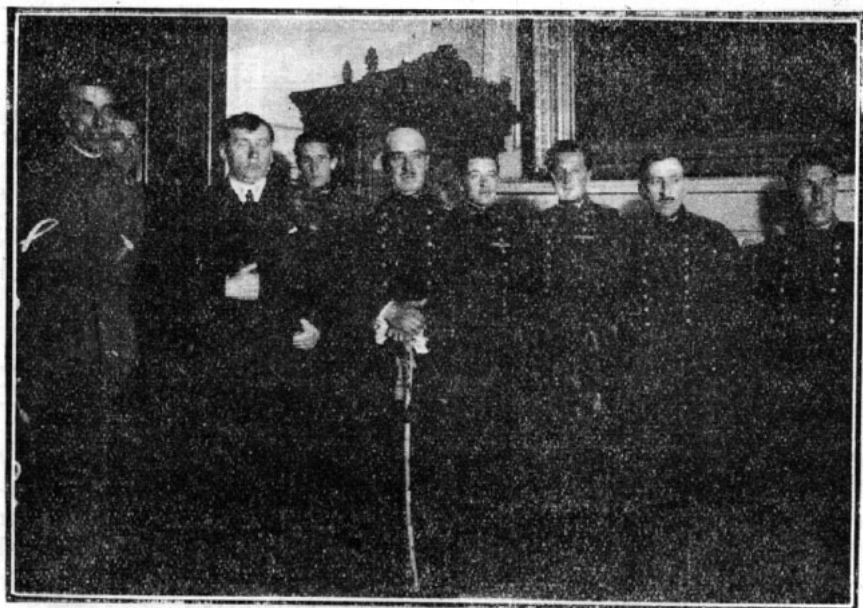
"Los que quedaban atrás, destrozados y perdidos en la pam-

pa solitaria, Baraona, Lagreze y Arredondo, habían llegado también con sus espíritus a presenciar el cuadro soberbio de la llegada al regazo de la madre cariñosa y amante de la patria.

"Cuando el "Ferroviario" aterrizó y bajaron de él el general Contreras y el capitán Castro, sólo recuerdo que mientras las ban-



El teniente Montecino que efectuó, sin ningún contratiempo, el raid Santiago-Tacna-Santiago, rodeado de algunos miembros de su familia momentos después de descender de su avión en "El Bosque".



S. E. el Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma; el Ministro de la Guerra, general Brieba; el general Contreras, y los oficiales aviadores que efectuaron el raid a Tacna.

das tocaban dianas y nosotros aplaudíamos a los intrépidos aviadores, una de las hijitas del general Contreras se colgaba de su cuello y se anudaba con sus brazos, estrechamente, sin prorrumpir ni una exclamación siquiera, como demostrando con su silencio toda la ternura filial que la embargaba.

"Eso fué, pues, el corolario de la hazaña coronada por la elocuencia de aquel abrazo en aquella bienvenida.

"No podía ser otro para el valiente gesto de un General de la República que se lanza a una aventura así para retemplar el corazón del Ejército y de sus inmarcesibles glorias".

Acompañados del Ministro de la Guerra, general Brieba, el Jefe de los servicios aéreos, general Contreras, con sus pilotos, concurren en la tarde del día de su llegada a saludar a S. E. el Presidente de la República. Después de felicitar muy efusivamente a cada uno de los oficiales por el viaje de esfuerzo que acababan de realizar, el Excmo. Sr. Alessandri les manifestó que en las horas de amargura que había tenido que vivir, a causa de los azares de la política, ellos le habían dado los únicos momentos de satisfacción, llevando la bandera de la patria sobre las provincias del norte de la República.

Les agregó que el raid lo había

impresionado grandemente y que en adelante sería el más ardiente propulsor del mejoramiento de la aviación nacional, comprometiéndose hacer todo lo que estuviera de su parte en la compra de material aéreo.

Dado el escaso presupuesto asignado a la aviación, no había sido posible adquirir material moderno, y los viejos De Haviland, Avros y Scout que sirvieron para enseñar a toda una generación de pilotos, des-

Bajo el título de "Un grande y peligroso descuido", "La Nación" del 16 de Marzo de ese año, editorialmente escribía:

"El reciente viaje triunfal que una escuadrilla de aeroplanos de guerra ha efectuado entre Santiago y Tacna, ha venido a comprobar una vez más el arrojo, la preparación y la pericia de nuestros aviadores militares. Pero su importancia práctica no está en semejante triunfo, descontado de an-

El Excmo. señor Alessandri con el general Contreras, los capitanes Castro y Cruz, los tenientes Sosa y Herrerros y el Ing. Seabrook.



pués de totalizar sus horas de vuelo, debieron ser empleados en efectuar raids a distintos puntos del país para cumplir así con la más elemental exigencia de un servicio aéreo.

Por esta razón, la prensa de esa época, fiel reflejo de la opinión pública, junto con elogiar la actitud heroica de los oficiales participantes en el vuelo a Tacna, tuvo palabras de dura crítica para los responsables del pésimo estado en que se encontraban los servicios aéreos de Chile.

temano, desde el día en que nuestros pilotos batieron el record del mundo al cruzar los Andes. Está en la demostración que acaba de darse al país de la mala calidad de nuestro material de aviación. El estado de ese material, su calidad técnica, su eficiencia militar, resultan absolutamente inadecuadas aun para las necesidades más modestas de la defensa nacional. Entre tanto, la aviación es el arma que más delicada y urgente atención está recibiendo en todos los ejércitos modernos.

“Ningún país puede considerarse seguro sin el perfeccionamiento constante de esta arma nueva de protección y de ataque. Los países que no tienen el dominio del aire se encuentran a merced de un enemigo bien dotado de poderío en el espacio. El cielo es una costa aun más terriblemente vulnerable que la del mar. Los ejércitos, las poblaciones, quedan inermes e indefensas contra las agresiones de lo alto. He aquí la faz más cruel de una guerra que precaver.

“No turba el ánimo de nuestros ciudadanos ni de nuestros gobernantes la visión cercana de guerras de ninguna especie. Pero la más elemental de las prudencias nos aconseja estar siempre en guardia contra las sorpresas y los imprevistos del futuro.

“Un país rico y progresista, que ocupa una situación privilegiada en las rutas comerciales del

mundo, que tiene una dilatada costa sobre el océano de los grandes problemas de la nueva era de la humanidad, no puede ser un país inerme e indefenso sin convertirse en la más peligrosa de las tentaciones, sin ponerse en peligro de constantes humillaciones, sin comprometer por su debilidad la propia paz continental.

“Tenemos aviadores de la más alta y gloriosa madera. Los mantenemos colgados de una serie de barquillas anticuadas, expuestos a cada instante a un accidente fatal sin que pase un día en que la mala calidad del motor o del timón o de las alas deje de precipitar a alguno de ellos en el espacio.

“El viaje que acaban de hacer a Tacna, es un gesto heroico de una bandada de muchachos. Han ido y han regresado cayendo y levantándose con esfuerzo sobrehumano. ¿Para que? Para un simple



Los oficiales que participaron en el vuelo a Tacna, en la Legación de España.



Almuerzo ofrecido por los aviadores al Ministro de España, señor de Almeida, Secretario Márquez de Sotomayor, Cónsul General, señor Guillen y Adicto Militar, para corresponder al banquete ofrecido en la Legación de España por el éxito del raid a Tacna.

viaje táctico en tiempo de paz. ¿Qué habría sido de nuestra aviación militar si hubiese tenido que expedicionar con esta clase de material sobre territorio enemigo?

“Nuestros aviadores no merecen este desaire a su preparación técnica, a su abnegación incesante y casi ignorada.”

La influencia política en beneficio del prestigio de Chile que se consiguió con este viaje fué enorme, por cuanto desde ese día, sus habitantes, muchos de los cuales veían por primera vez surcado el cielo patrio por tan extraños aparatos, se sintieron orgullosos de

pertenecer a esta nación que enviaba hasta aquellas regiones las primeras naves aéreas, demostración del progreso humano.

No es posible poner término a estos renglones, ya demasiado extensos, sin consignar aquí un aplauso sincero al técnico inglés Mr. Seabrook, y a los mecánicos, Palomo, Abarzúa, Contreras y González, que lo secundaron en su labor. Sobre ellos pesó un trabajo abrumador. Al final de cada etapa se vieron precisados a cargar cientos de litros de bencina y aceite. Y todo esto debieron hacerlo sin hangares, al aire libre y bajo un sol calcinante.

Pasado el hecho a la posteridad, quede grabado en estas líneas el gesto heroico de esos muchachos que, encabezados por su propio jefe, el General de la República don

Luis Contreras Sotomayor, escribieron una de las más bellas páginas de la Historia Aeronáutica del país.

OFICIALES AVIADORES AL EXTRANJERO

A fines de Enero de 1924 fué tramitado por el Ministerio de Guerra un importante Decreto por el cual se comisionó al capitán Diego Aracena, Director de la Escuela de Aviación, para que se tras-

oficial que había dedicado todas sus energías y su vasta preparación al desarrollo cada vez más creciente de los servicios aeronáuticos de Chile. Y así lo comprendieron sus numerosas relaciones y sus compa-

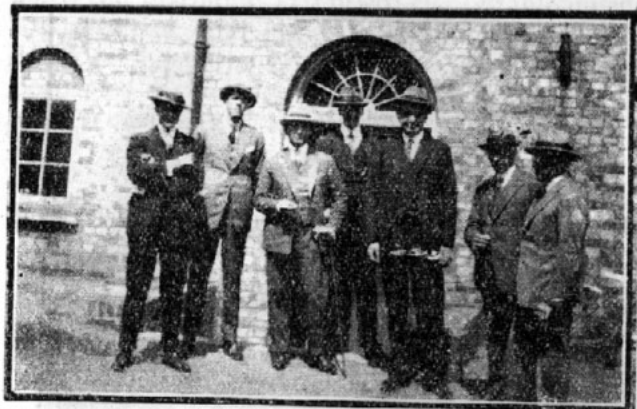


Recepción en el Club Inglés, con motivo de la entrega de la hélice del avión "Ferroviario", homenaje de los aviadores chilenos a la Colonia Británica en Chile.

ladara a Europa, a las órdenes de la Misión Militar de Chile en París, con el objeto de perfeccionar sus conocimientos de Aviación.

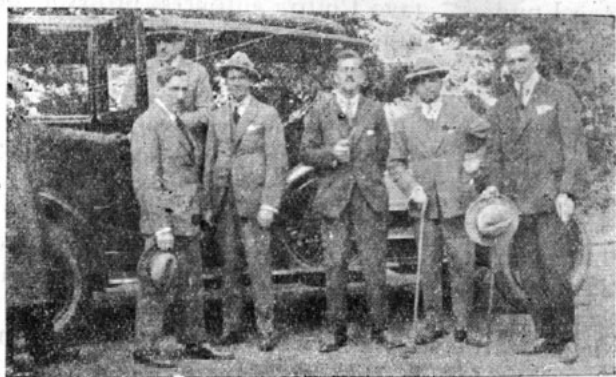
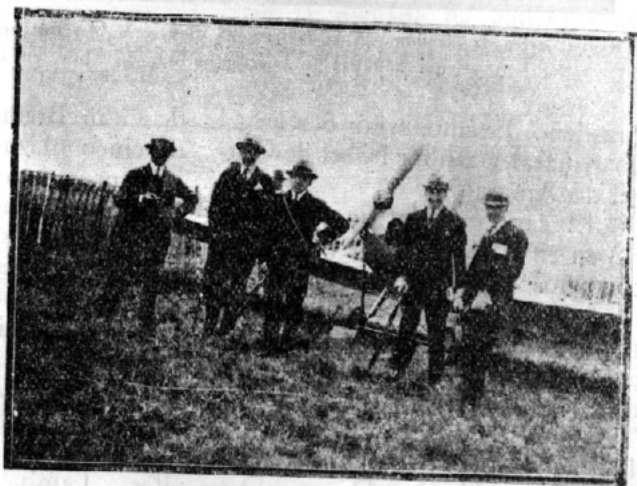
Tal designación no fué sino el justo premio que se merecía este

ñeros, quienes brindaron al capitán Aracena espléndidas despedidas en víspera de su partida al extranjero, sobresaliendo, por su distinción y significado, la comida que le ofrecieron en su palacio, el Embajador

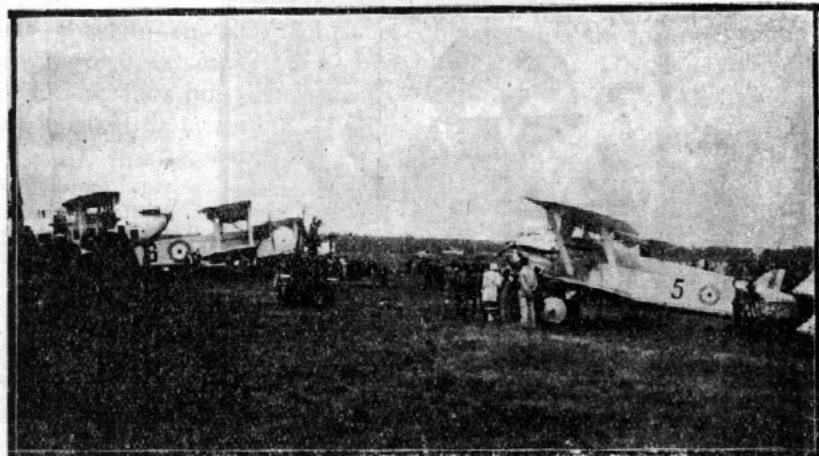


Los oficiales chilenos, señores Aracena, Quevedo, Castro, Pinto y Montecino, en la casa Handley Page. (Inglaterra).

En la revista aérea de Hendon.



Durante la visita a una base aérea naval de Inglaterra.



Revista aérea de Hendon. A la derecha, el Vickers Valparaíso, primer avión de este tipo que adquirió la aviación militar de Chile, en 1925.

Brasileño, Excmo. señor S. Gurgel do Amaral y señora Isabel de Gurgel do Amaral.

El capitán Aracena permaneció en el extranjero por espacio de tres años, durante los cuales visitó los principales países europeos. Estuvo comandado, sucesivamente, en los siguientes establecimientos de la Royal Air Force: Technical Training School, en Halton; N.º 1 Stores Depot, en Kidbrooke; Inland Area Aircraft Depot. Después fué nombrado Adicto Aéreo a la Legación de Chile en Londres, puesto que desempeñó hasta su regreso a la Patria.

Durante la permanencia del capitán Aracena en el extranjero, fué reemplazado en la dirección de la Escuela de Aviación por el capitán Federico Baraona.

Por los mismos días en que se tramitaba el decreto de traslado del capitán Aracena a Europa, el Gobierno chileno recibió del Gobierno

de Gran Bretaña un ofrecimiento de cinco plazas en las unidades o institutos de aviación ingleses, para ser ocupadas por oficiales aviadores chilenos. El Gobierno de Chile aceptó este ofrecimiento, y en mérito a la labor desarrollada en la Escuela de Aviación, designó a los capitanes Castro y Quevedo y teniente Montecino para que se trasladaran al extranjero a las órdenes de la Legación de Chile en Londres. También se dispuso el traslado a Inglaterra del teniente Gustavo Pinto, entonces profesor de radiotelegrafía en la Escuela de Aviación, para que estudiara todo lo relacionado con los servicios inalámbricos en aeronáutica.

En carácter de agregado a la comisión, se nombró al ingeniero técnico, Mr. Seabrook, para cooperar en el estudio del material aéreo que el Gobierno tenía el propósito de adquirir en Europa.

La comisión designada se em-

barcó con destino al extranjero en los primeros días de Mayo de 1924, permaneciendo fuera del país poco más de un año, tiempo durante el cual recorrió los principales

establecimientos de aeronáutica y se compenetró de los últimos adelantos experimentados por la aviación.

EL TENIENTE FRANCISCO LAGREZE, PRIMER PARACAIDISTA SUDAMERICANO

El temerario arrojó de los aviadores chilenos, cuya fama traspasó los límites de la frontera desde el momento en que se iniciaron los primeros ensayos aéreos, los llevó a experimentar y

Chile, el ingeniero señor Otto Heinecke, no titubearon en ofrecerse para ensayar su invento. Entre la pléyade de valientes aviadores surgió el más decidido, el teniente Lagreze, quien, al efec-



El teniente Francisco Lagreze P., primer paracaídista sudamericano.

descifrar todos los misterios que encierra la ciencia aérea en sus distintas manifestaciones.

Fué así como en presencia del primer paracaídista que llegara a

tuar con éxito la audaz aventura de lanzarse al espacio premunido de un paracaídas, obtuvo para sí el título de primer paracaídista nacional y sudamericano.

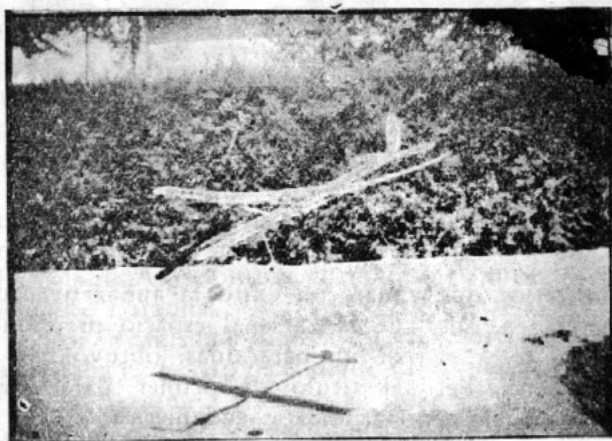


El Ministro de la Guerra, almirante Gómez Carreño, el general Contreras y el cap. Baraona, presenciando el desarrollo del concurso de aviación en miniatura, verificado por primera vez en Chile, en la Escuela de Aviación "El Bosque".

El Domingo 28 de Septiembre de 1924, la Escuela de Aviación se vió concurrida por un numeroso público que deseaba presenciar la prueba anunciada por el señor Heinecke, ciudadano alemán, que se encontraba de paso en Chile haciendo demostraciones de la bondad de un paracaídas de su invención. La Dirección de la

Escuela elaboró para ese día un interesante programa que consultaba, entre otros números, un concurso de aviones en miniatura, evoluciones de una escuadrilla de máquinas de guerra y el lanzamiento en paracaídas del señor Heinecke.

Especialmente invitados, concurrieron a presenciar los ejer-



Un avión en miniatura, movido por fuerza elástica, en correcto planeo, momentos antes de tocar tierra.

Uno de los ganadores del concurso de aviación en miniatura, con un avión de su invención.



cicios, el Ministro de la Guerra, almirante Gómez Carreño y miembros de la Excm. Corte Suprema y de Apelaciones de Santiago. Más o menos a las 10 horas llegaron al establecimiento, en donde fueron recibidos por el Director de Aeronáutica, general Contreras. Previo haber efectuado una rápida visita por las distintas dependencias, la comitiva se dirigió a la cancha de deportes, (*) en donde un grupo entusiasta de muchachos presentaba un original concurso de aviones en miniatura. Los vuelos de altura, duración, distancia y acrobacia que ejecutaron los pequeños aeroplanos movidos por fuerza elástica, lograron despertar enorme entusiasmo entre los asistentes, que tributaron un justo aplauso a sus constructores, todos ellos muchachos de no más de catorce años de edad, que se vieron estimulados en esa forma a continuar experi-

(*) Actual cancha de basketball de la Escuela de Aviación.

mentando en sus construcciones aeronáuticas.

Acto continuo se iniciaron los vuelos de algunas máquinas de guerra, mientras el señor Heinecke, en compañía de su esposa, ultimaba los preparativos para el lanzamiento en paracaídas que se llevaría a cabo por primera vez en Chile. Tras una breve explicación de su invento y después de acondicionar convenientemente el paracaídas dentro de su funda, el ingeniero alemán se lo ató a la espalda y subió a la cabina trasera del Avro "Abelardo Núñez" que piloteaba el teniente Rafael Sáenz. Luego de correr por el suelo la máquina comenzó su ascensión, y en pocos minutos alcanzó a 800 metros, altura fijada para efectuar la prueba.

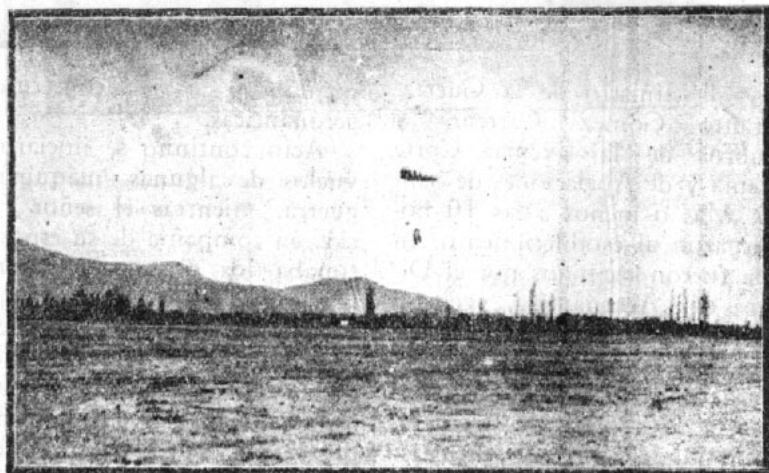
El numeroso público asistente no perdió detalles del experimento y no pudo ocultar su impresión al ver salir de la cabina al señor Heinecke dispuesto a saltar en el vacío. Una estruendosa salva de aplausos se dejó oír cuando el cuerpo del acróbata, después de

caer algunos metros, quedó fantásticamente suspendido de las cuerdas del paracaídas. Desde 700 metros inició un lento descenso que lo condujo con toda felicidad a tierra.

Cuando aún no se borraba la impresión que produjo el primer lanzamiento, un oficial chileno, el teniente Francisco Lagreze, se acercó al Director de Aeronáutica a solicitar autorización para repe-

ron de intensa expectación para el público, la máquina ascendió a 1.000 metros. Las escasas instrucciones recibidas y la inexperiencia del novel paracaidista, hicieron doblemente sensacional la prueba.

A la altura indicada se vió nítidamente al teniente Lagreze salir de su cabina y, luego de sujetarse en el borde del fuselaje, saltar al espacio. Por varios segundos el cuerpo cayó libremente adqui-



El teniente Lagreze, al llegar a tierra, después de efectuar un descenso en paracaídas, de más o menos 1.000 metros.

tir la prueba. Previa consulta al Ministro de la Guerra, que se encontraba en esos momentos en la cancha, se accedió a la petición del joven piloto, el que después de recibir breves explicaciones sobre el manejo del paracaídas, tomó colocación, junto con el señor Heinicke, en la cabina destinada al pasajero, de un De Haviland pilotado por el teniente Oscar Herre-

ros.

riendo cada vez mayor velocidad. Una sola exclamación de alivio se dejó oír cuando la seda abandonó su envoltura y se llenó de aire. Durante poco más de tres minutos fué dado presenciar el espectáculo soberbio de la inmensa campana blanca meciéndose al viento. Ya próximo al suelo pudo apreciarse la verdadera velocidad de descenso del paracaídas, cinco a seis metros por segundo.

A fin de aminorar esta brusca

llegada a tierra, el teniente Lagreze hizo una profunda flexión tomándose de las cuerdas, pero no pudo evitar la caída sobre una piedra, con tan mala suerte que le ocasionó la dislocación de un tobillo.

Socorrido por sus compañeros, el valiente oficial atravesó la can-

cha y fué a presentarse al Ministro de la Guerra, quien tuvo palabras de sincero estímulo y de reconocimiento por su temeridad y arrojo.

Con esta prueba, el teniente Francisco Lagreze se adjudicó el título de primer paracaidista nacional y sudamericano.

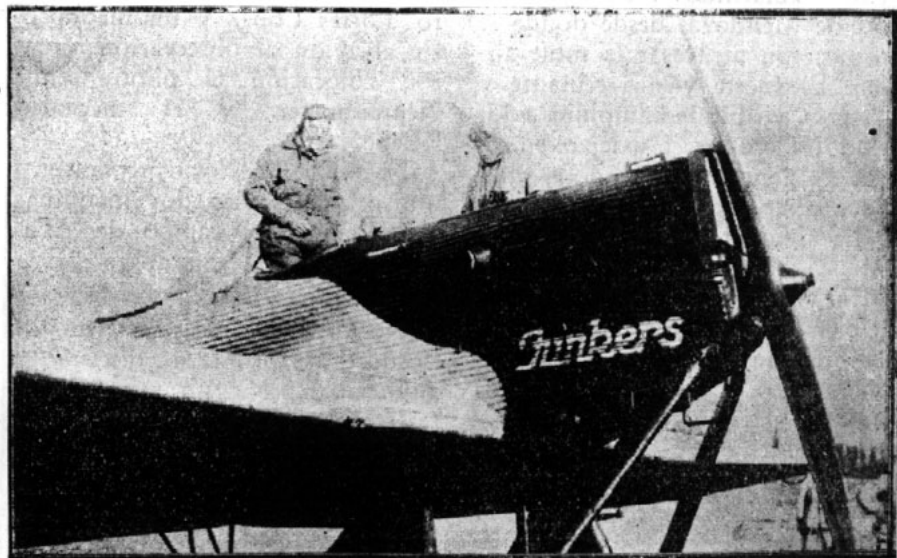
LA MISION JUNKERS EN CHILE

Procedentes de Mendoza, el 4 de Diciembre de 1924, arribaron al aeródromo "El Bosque" dos monoplanos Junkers, de fabricación alemana, cuyas dimensiones, en comparación con la de los aviones que poseía nuestra Escuela de Aviación, eran verdaderamente fantásticas.

El objeto del raid era hacer una

demostración práctica de las bondades de este material, desconocido en Chile, y que estaba preocupando la atención mundial por sus características especiales: construcción de aluminio acanalado, sin tensores en las alas y de una línea aerodinámica perfecta.

Después de un viaje feliz desde la capital argentina, los pilo-



El Junkers de dos plazas luego de detener su motor a su arribo a "El Bosque".



El Junkers tipo "F", para pasajeros.

tos que conducían los Junkers tomaron cancha en el aeródromo "Los Tamarindos", en las cercanías de Mendoza, desde donde se propusieron atravesar la mole andina. El fuerte viento reinante y la escasa visibilidad impidió a los aviadores cruzar el macizo en su primera tentativa, viéndose obligados a aplazar la partida hasta el día siguiente.

En vista de las excelentes condiciones atmosféricas, el 4 de Diciembre, muy de madrugada, fueron sacados a la cancha ambos Junkers, el tipo "F" para pasajeros; y el tipo "C" para empleo militar como avión de observación. En el primero, ocupó el puesto de piloto el aviador alemán, Franz Kneer, y en la amplia y cómoda cabina destinada a los

pasajeros, el capitán jefe de la misión Junkers, Christian Doxrud, el periodista bonaerense, Ciro Torres López y un mecánico. En el avión de observación tomaron colocación el piloto señor Neurenhoffen y el mecánico Reiche.

Después de los preparativos indispensables, las dos máquinas abandonaron el campo de "Tamarindos", internándose en la Cordillera.

No tardaron en recibirse en "El Bosque" las primeras noticias que anunciaban el éxito con que se realizaba la prueba.

Una compacta concurrencia se dió cita en la Escuela de Aviación, ávida de conocer las modernas máquinas. Como en otras ocasiones, se designó a un piloto militar para que saliera al encuentro

de los visitantes y les indicara la ruta hasta el aeródromo.

Minutos antes de las 7 fueron avistados los dos Junkers, los que, después de evolucionar sobre la cancha, fueron a Santiago a arrojar la siguiente proclama de saludo:

“A Chile.—El pueblo, la prensa y los intelectuales argentinos, por intermedio de uno de sus ciudadanos y escritores, y la “Misión Junkers”, en la persona de su director, saludan con fraternal simpatía y cálido regocijo al pueblo, Gobierno, intelectuales, prensa, aviadores e instituciones de la grande y floreciente República de Chile. Y al formular los más vivos y cordiales votos por la prosperidad siempre creciente de esta vieja tierra de Arauco, que la gran

Cordillera de los Andes enhiesta, y que el enorme Pacífico arrulla con el eco monótono de su eterno sollozo, auguramos para las dos Repúblicas hermanas, una sólida identidad de altos, pacíficos y generosos destinos. En el cielo de Santiago de Chile. Diciembre de 1924. — Ciro Torres López. — Chr. Doxrud, director de la “Misión Junkers”.

Cumplida la delicada atención, los pilotos planearon sus máquinas hasta “El Bosque” en donde aterrizaron en forma impecable. Al punto donde se detuvieron los aviones, se dirigió el Director de la Escuela de Aviación, capitán Baraona, quien presentó sus saludos al jefe de la Misión, en nombre del personal de la Escuela.

Después de los saludos y pre-



Personal de mecánicos frente al Junkers de cuatro plazas.

sentaciones de estilo, los raídistas fueron invitados al Casino para reponerse de las fatigas del viaje.

Con el objeto de dar a conocer al público el moderno material, el capitán Doxrud organizó una serie de exhibiciones en el Club Hípico de Santiago y en el Valparaíso Sporting Club. En los numerosos vuelos efectuados quedó de manifiesto la excelente calidad de las máquinas, por lo que el Gobierno decidió adquirirlas para incrementar la Fuerza Aérea Nacional, que atravesaba por un

período de franca pobreza material.

Puede decirse que con esta adquisición se inició una nueva era para nuestra aviación militar que después de figurar entre las primeras de Sud América, había pasado a ser la última en las postrimerías del período que se trata en el presente volúmen.

En el transcurso del año 1925, tripulados por aviadores chilenos, ambos Junkers efectuaron con éxito numerosos raids dentro y fuera del territorio, transportando pasajeros y en misiones militares.

RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA DURANTE EL AÑO 1924

- 29 Enero Por D/S. C. I N.º 147 de esta fecha, se nombra en comisión al extranjero al capitán Diego Aracena. Por D. 305 designase director de la Escuela de Aviación al capitán Federico Baraona.
- 16 Febrero Se inicia el raid, Santiago-Tacna-Santiago, de una escuadrilla compuesta de siete máquinas: cinco De Haviland y dos Avros.
- 22 Febrero Cinco aviones, de los siete que salieron desde "El Bosque", arriban sin novedad a Tacna. S. E. el Presidente de la República envía al general Contreras, jefe de la expedición, el siguiente cablegrama: "Felicito emocionado y calurosamente por el gran éxito de la expedición aérea a Tacna. Los oficiales, bajo sus órdenes, a quienes le ruego haga extensivas estas felicitaciones, han escrito una página honrosa y memorable, y demostrado pericia y valor, que el país agradece y aplaude en estos instantes y cuyos sentimientos me hago un deber en interpretar.— (Fdo.) — Arturo Alessandri".
- 11 Marzo Asume la Dirección de la Escuela, el capitán Baraona.
- 17 Marzo Parte a Talcahuano, para embarcarse con destino a Europa, el capitán

Aracena. Asume la ayudantía de la Dirección de Aeronáutica, el capitán Alfredo Donoso S., en reemplazo del capitán Quevedo que es comisionado al extranjero.

20 Marzo

El capitán Enrique Pérez Lavín, deja de pertenecer a la Dirección General de Aeronáutica para ingresar a la Academia de Guerra.



El coronel argentino Pertine durante una visita a la Escuela de Aviación, con el Director y oficiales del establecimiento.

26 Abril

Es destinado a la Escuela de Aviación, el teniente 1.º Rafael Sáenz, y se le nombra Cdte. de Bandada e instructor del curso de pilotaje.

28 Abril

Regresan a la Base Naval, después de haber terminado el curso de pilotaje, los tenientes segundos de marina, Fco. Beduneau, Patricio Lynch, Carlos Puga y Darío Mujica, alumnos del capitán Castro y del teniente Montecino. Durante su permanencia en "El Bosque", completaron las siguientes horas de vuelo:

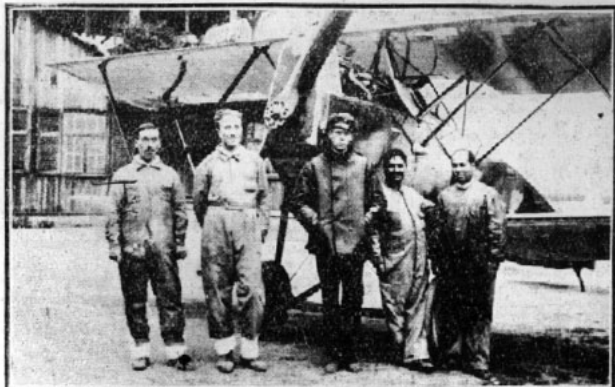
	Con instruc	Solo
Tte. Beduneau	25.25	24.25
" Puga	40.50	19.10
" Mujica	32.30	24.30
" Lynch	27.50	23.30



Los oficiales de marina, señores Mujica, Lynch, Beduneau, Díaz y Puga, que efectuaron el curso de pilotaje en la Escuela de Aviación, bajo la dirección del capitán Castro y del teniente Montecino.

- 3 Mayo Parten con destino a Europa, el capitán Castro y el teniente Montecino.
- 6 Mayo. Se destina a la Escuadrilla Mixta, previo reentrenamiento, de vuelo en Avro, al teniente Humberto Zanelli.
- 17 Mayo En circunstancias que decolaba desde Valparaíso rumbo a Santiago, sufrió un grave accidente el hidroavión del crucero norteamericano "Cincinnati", que pilotaba el oficial de dicha unidad naval, señor Tex Marley.
- 20 Mayo Se accidenta fuera del aeródromo, el teniente de marina, Edison Díaz, en el Avro 75.
- 16 Junio Fallece el Gral. señor Pinto Concha, gentino creador de los servicios aeronáuticos.
- 30 Junio Se precipita al mar, frente a Puchuncaví, el biplano S. V. A. "Capitán Pastene", que había obsequiado la colectividad italiana a los servicios de aviación. Tripulaban la máquina, el teniente Andrés Sosa y el cabo Soto, quienes salvaron milagrosamente sus vidas.
- 3 Julio Regresa a la Base Naval de Aviación, el teniente 2.º de marina, Edison Díaz, después de terminar el curso de pilotaje en "El Bosque", con las siguientes horas de vuelo: Con instr. 22,30 hrs. y solo, 13 horas.
- 28 Septiembre Se verifica en "El Bosque" la primera prueba de lanzamiento en paracaídas efectuada en Chile, y el primer concurso de aviones en miniatura. Obtuvo el mayor número de premios en este original concurso, el joven Enrique Flores Alvarez.
- 1 Octubre Se inicia un nuevo curso^º de pilotos candidatos a optar a la categoría "B".

El S. V. A. "Capitán Pastene" que, piloteada por el teniente Sosa, se precipitó al mar, frente a Puchuncaví, salvando milagrosamente su tripulación.



con los siguientes oficiales: Captes. Valenzuela y Magnan; Ttes. E. Zúñiga, F. Gómez, J. Arredondo y L. Alarcón.

31 Octubre

Llega procedente de Inglaterra el material con que se instaló el actual polígono de tiro de la Escuela de Aviación. Valor: £ 372.

2 Noviembre

A consecuencias de un accidente, sobrevenido al avión que piloteaba el aviador Clodomiro Figueroa, en Rancagua, fallece el acróbata alemán Eugenio Geberth.

14 Noviembre

Se ordena comandar al teniente Marcial Arredondo, al Bat. Zapadores N.º 2, y al teniente Humberto Zanelli, al R. C. 2, con el objeto de rendir el examen de promoción al grado inmediatamente superior.

21 Noviembre

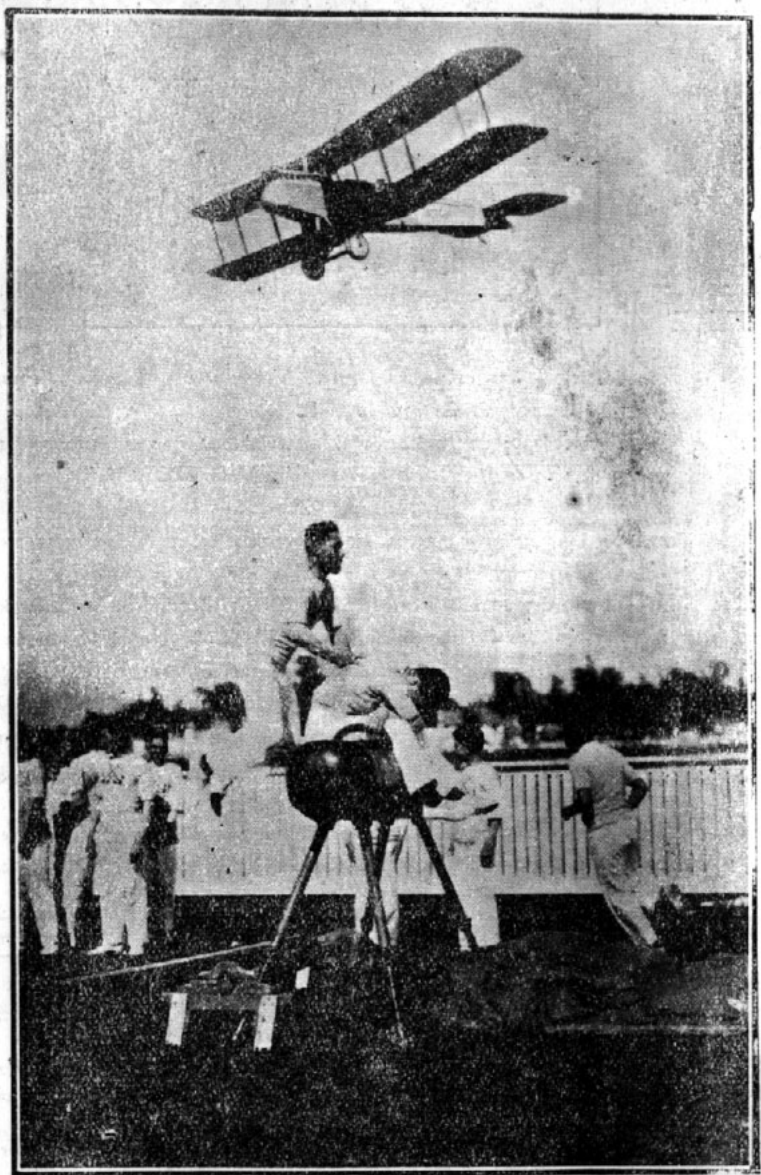
El teniente Marcial Arredondo, piloteando el biplano Scout N.º 66, sufre un grave accidente en el aeródromo "El Bosque", en circunstancias que practicaba picadas de tiro. La máquina quedó totalmente destruída, salvando el piloto milagrosamente.

29 Noviembre

El aviador argentino Hillcoat aterriza en "El Bosque", procedente de Buenos Aires, piloteando un avión Curtiss Oriole de 160 HP.



El acróbata alemán, Eugenio Geberth, muerto en Rancagua, en circunstancias que efectuaba algunas pruebas, en un avión piloteado por el aviador civil Figueroa.



En el "Día Deportivo del Ejército y la Armada", un De Havilland volando a escasa altura sobre el Club Hípico.



El aviador argentino Hillcoat, con el capitán Baraona y el teniente Sáenz, momentos después de su llegada a "El Bosque", procedente de Mendoza.

- 4 Diciembre Dos monoplanos Junkers efectúan la travesía de los Andes, piloteados por los aviadores señores Kneer y Neurenhoffen.
- 16 Diciembre Los aviones Junkers efectúan un vuelo de propaganda hasta Valparaíso, aterrizando en el Sporting Club de esa localidad.
- 29 Diciembre Regresa de Europa el ingeniero Seabrook, a donde fué comisionado por el Gobierno de Chile. Reasume sus funciones de inspector de máquinas civiles y militares.



INDICE

CAPITULO I

1921

PAGINA

- Misión inglesa del mayor de la Real Fuerza Aérea Británica, Frank P. Scott.—Trágico accidente de aviación.— Mlle. Adrienne Bolland, primera mujer vencedora de los Andes.— Bautizo de los aviones, "El Ferroviario" y "Abelardo Núñez".— Primera travesía de los Andes en avión de guerra y con pasajero.— Entrega de la Ambulancia "Leonardo da Vinci" a la Escuela de Aviación.— Reorganización de los Servicios de Aviación. (Se dicta el D|S. 3101. de 25 de Octubre de 1921, y un mes más tarde se deroga en vista de las exposiciones que hacen, el senador señor Errázuriz Lazcano y el diputado, señor Vergara Vicuña, sobre la conveniencia de mantener el servicio unificado).— Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el período de la misión Scott. (Noviembre de 1920 a Noviembre de 1921). ... 9

CAPITULO II

1922

- Antecedentes sobre las actividades desarrolladas durante el año 1922.— Trágica muerte del teniente 1.º Julio Illanes Basaure.— Ceremonia de la entrega de diplomas de Piloto Militar a los oficiales alumnos del curso del mayor Scott.— Curso de perfeccionamiento con los alumnos seleccionados de la misión Scott.— El teniente 1.º Alfredo Bravo, nueva víctima de la Aviación Militar.— Raid Santiago - Río de Janeiro.— Espectacular accidente de aviación ocurrido al teniente 1.º David Yuseff.— Visita de Santos Dumont a la Escuela de Aviación.— Muerte del teniente 1.º Carlos Yávar Toro.— El capitán Aracena, nuevo Director de la Escuela de Aviación.— Raid de instrucción a Talca.— Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el año 1922. 109

CAPITULO III

1923

- Nuevos raids de instrucción.— Leigh y sus inventos.— Actividades de los aviadores civiles, Pedro Hansen y Mario Pozatti, en Chile.— Accidente al aviador Clodomiro Figueroa, y muerte del sargento 1.º Isaac Necochea.— Participación de la Aviación en los ejercicios de tiro de "El Culeñar".— Muerte del cabo 1.º Marcos Arzola.— Raid de una Escuadrilla de aviones Scouts a Chillán.— Oficiales mejicanos titulados en la Escuela de Aviación.— Cursos de informaciones en "El Bosque".— Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el año 1923 205

CAPITULO IV

1924

- Raid de una escuadrilla de aviones, Santiago-Tacna-Santiago.— Oficiales aviadores al extranjero.— El teniente Francisco Lagreze, primer paracaidista sudamericano.— La misión Junkers en Chile.— Resumen de las actividades desarrolladas en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el año 1924 245