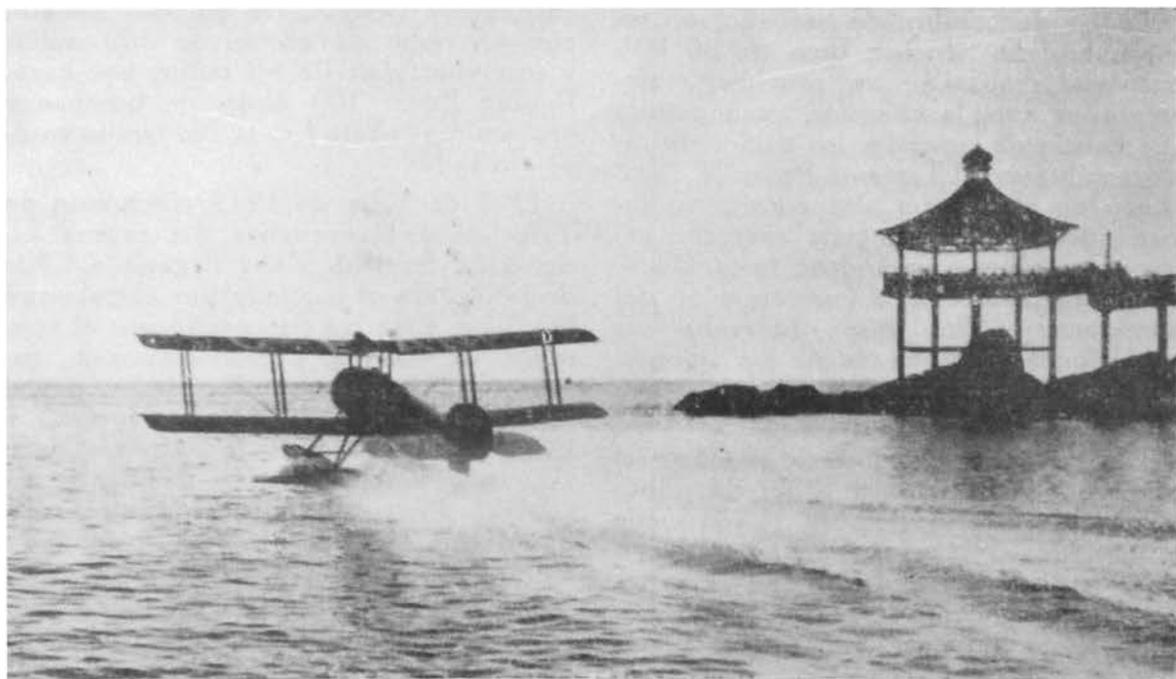


MONOGRAFIA DE LA



AVIACION NAVAL DE CHILE

Por
Rodrigo FUENZALIDA Bade
Capitán de Navío (R.)
Armada de Chile

↑
Hidroavión AVRO despegando desde la base
de Las Torpederas (Playa Ancha, Valparaíso)
en vuelo de instrucción en el año 1921.

La Aviación Naval de Chile tuvo su origen en la Aviación del Ejército, aun cuando la idea que la Marina la poseyera independientemente, con personal y material propios, había sido sustentada por la Superioridad de la Armada en el Reglamento Administrativo que tuvo vigencia entre 1915 y 1919, en el cual se disponía que la Aviación Naval estaría bajo el control de la Dirección de Artillería y Fortificaciones.

El 27 de abril de 1916 se dio comienzo en la Escuela de Aeronáutica en El

Bosque, en Santiago, al cuarto curso de pilotos militares, al que concurrieron por primera vez alumnos de la Armada. Ellos fueron el Teniente 2º Pedro N. Luco, el Guardiamarina de primera clase Enrique de la Maza, el Ingeniero 3º Francisco Cruz, el Contador 3º Carlos Yáñez Cerda, los Maquinistas 2ºs. Abraham Villalobos y Juan Constanzo, el Torpedista 2º Luis Farías y el Sargento 2º Artillero de Costa Juan Urrutia.

El 18 de octubre de ese año, en un avión biplano Sánchez Besa de 80 HP. mientras realizaba las pruebas reglamentarias ante la comisión examinadora que habría de conceder los títulos de pilotos militares, el Teniente Pedro N. Luco chocó un ala en un alto eucaliptus, invirtiéndose en el aire para caer con estrépito a tierra, matándose instantáneamente en medio de la consternación del numeroso público que observaba las evoluciones y acrobacias de los aviones. Fue, en consecuencia, la primera víctima de la incipiente aviación naval.

Del resto de los marinos alumnos, el primero que obtuvo su título de piloto militar, el 16 de noviembre de 1916, fue el contador 3º Carlos Yáñez y luego el torpedista Luis Farías, que lo obtuvo al año siguiente. De los demás, ninguno logró titularse.

Como estos pilotos no pudieron inicialmente desarrollar actividades de vuelo en la Marina, por carecer ésta de material, de medios y de organización apropiada, se mantuvo su entrenamiento aéreo exclusivamente en la Escuela de Aeronáutica.

A fines de 1918, Gran Bretaña entregó a Chile 40 aparatos, entre aviones e hidroaviones, a título de compensación por el empleo que hizo en la guerra de los buques que estaban en construcción en Inglaterra. De estos, 10 eran para la Marina.

Esto llevó a la necesidad de enviar un nuevo curso a la Escuela de Aeronáutica para su instrucción, el que se inició en marzo de 1919. En él tomaron parte el Teniente 2º Manuel Francke, los Guardiamarinas Guillermo Zañartu y Julio Villagrán y los Ingenieros Aristóteles Espinoza y Angel Gantes.

Por recomendación del mayor británico Víctor Huston, instructor de vuelo en la Escuela de Aeronáutica, el 17 de

Marzo de 1919 se dictó un decreto por el cual se creó la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, independizándose del Ejército y de la Armada, que estaría a cargo de un coronel o de un capitán de navío y debería funcionar de acuerdo con los Estados Mayores de ambas instituciones.

Para el servicio de la Marina, la Dirección de la Fuerza Aérea asignó sólo tres aviones Sopwith Baby de 130 HP, con motor Clerget, de un solo asiento, con un radio de acción de 300 millas y una velocidad de 90 millas por hora. Podían llevar 100 libras de bombas y una ametralladora Lewis. No tenían equipo de radio.

El 3 de Julio de 1919 efectuaron en Talcahuano las pruebas del primer hidroavión Sopwith Baby llegado a Chile de la partida obsequiada por el gobierno británico. Este fue preparado por el contador de Marina Carlos Yáñez, fogueado piloto, y probado primero por el instructor británico, Mayor Huston, y luego por el Capitán de Ejército Diego Aracena, ambos con un excelente resultado. Luego lo voló el Teniente 2º de Marina Manuel Francke, aventajado alumno del Mayor Huston, cuya experiencia para tripular el aparato no alcanzaba a más de tres horas de vuelo sólo en Avro. Después de elevarse y volar seis minutos, sufrió un repentino percance al tratar de amarizar con excesiva velocidad, dando un rebote y rompiendo un flotador. Sin embargo, logró llegar al costado de una lancha de salvataje especialmente preparada para el efecto, y con ello el ligero accidente no alcanzó mayores proporciones. El 20 de octubre, este mismo oficial fue destinado al "O'Higgins", buque al cual se le asignó un hidroavión de este mismo tipo, para prácticas en el litoral.

Fuera de destacarse Francke en actividades de vuelo, le cupo el honor el 12 de noviembre de 1919, de remontarse a 11.000 pies, lo que constituyó en la época, el récord sudamericano en altura con un hidroavión.

El 19 de septiembre de 1919 estuvo la Marina a punto de tener que dolerse de una nueva víctima de su pequeña aviación. El contador Carlos Yáñez, el primer piloto aviador de la Armada, mientras se desarrollaba la parada militar en el Parque Cousiño de la capital, volando un

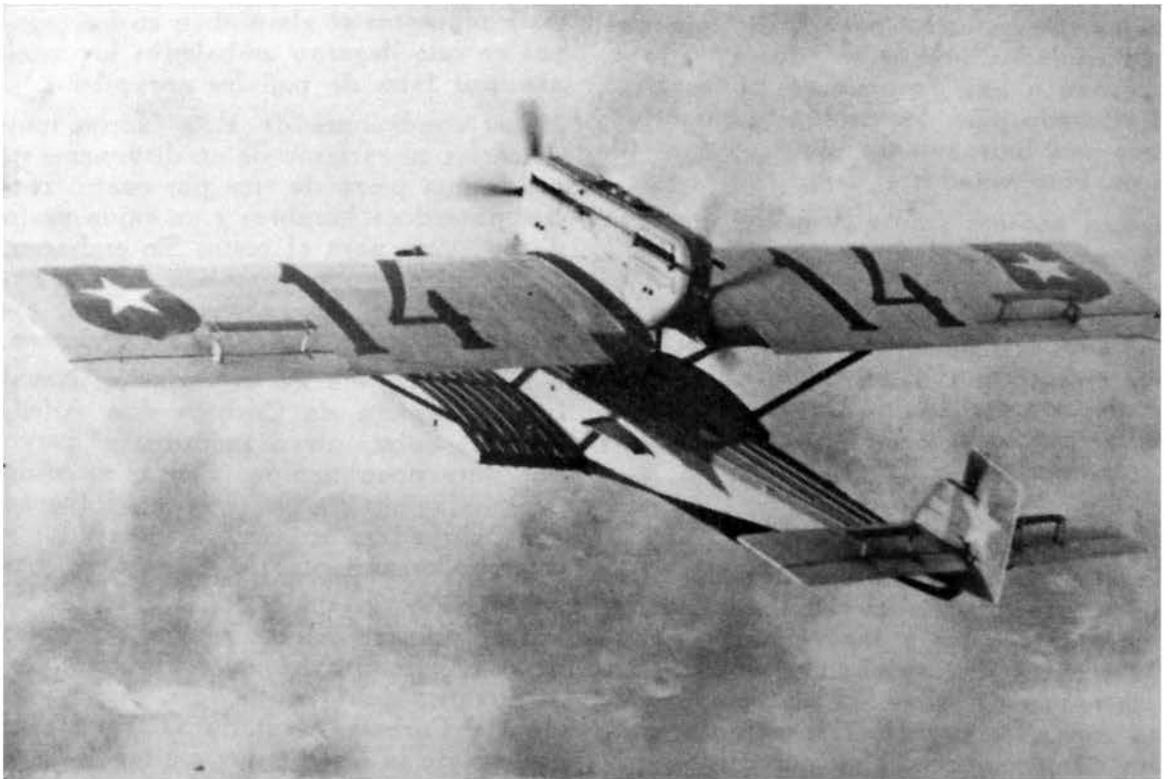
biplano experimental Scout, cuyo manejo recién empezaba a conocer, llamaba poderosamente la atención y arrancaba aplausos entusiastas a la concurrencia con sus evoluciones. De pronto, se vio descender el Scout sobre las tribunas a gran velocidad, continuando el vuelo a ras del suelo hasta cerca de los árboles que circundaban el parque al costado sur de la elipse. Con hábil maniobra, Yáñez levantó el avión a fin de pasar sobre ellos, instante en el cual se paró el motor, precipitándose el aparato bruscamente a tierra y destrozándose. Yáñez fue sacado gravemente herido de entre los restos. Salvó su vida milagrosamente, pero quedó inválido para seguir volando.

Poco después de la creación de la Fuerza Aérea Nacional, por decreto N° 1669 del 15 de julio de 1920, se creaba la Inspección General de Aviación, con aviación militar, aviación naval y aviación civil. La primera dependería del servicio aéreo del Ejército, la segunda de la Dirección de Artillería de la Armada y la última, directamente de la Inspección General de Aviación. La instrucción previa se seguía haciendo en la

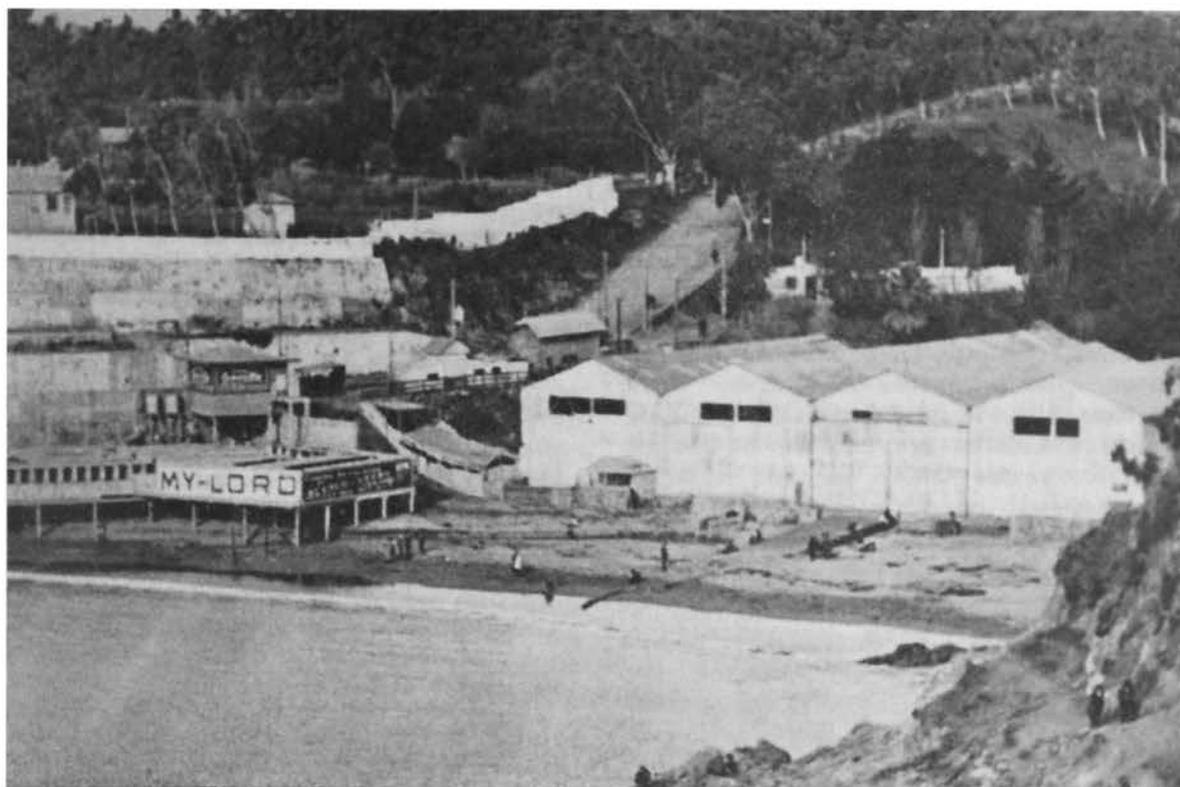
Escuela de Aeronáutica, que ese año pasó a denominarse Escuela de Aviación.

El 24 de agosto de 1920, al efectuar su primer vuelo en hidroavión, en Mejillones, encontró la muerte el Guardiamarina Julio Villagrán Cádiz. Este había sido destacado, junto con el Guardiamarina Zañartu, al "O'Higgins" para hacerse cargo del avión Sopwith. El accidente ocurrió por una mala maniobra del piloto en el momento de elevarse. Al despegar del agua, el pequeño hidroavión se desvió y se estrelló contra un cañón de estribor del mencionado crucero, precipitándose al agua prácticamente desintegrado. El oficial de guardia del buque, Teniente Luis Troncoso y varios marineros, se lanzaron al agua para recoger a Villagrán, cuyo cuerpo inerte yacía entre los restos flotantes del aparato. La Aviación Naval cobraba su segunda víctima.

Junto con recibir los primeros hidroaviones cedidos amistosamente por Gran Bretaña a Chile, se comenzó a organizar la base provisional de Las Torpederas, en Valparaíso: arreglo de los galpones que antes sirvieron a las lanchas torpederas, muelle provisional, varadero, pa-



Hidroavión Donnier Wall sobrevolando la costa.



En el año 1921 se instala la Base Aeronaval de Las Torpederas en unos antiguos galpones que habían servido para armar torpederas en 1890.

bellón para la marinería, etc., a la vez que se preparaban los proyectos y planos de la Base de Quintero. Así, los oficiales que se instruían en El Bosque, una vez titulados pilotos aviadores, se trasladarían a Las Torpederas. El local fue desalojado para dar cabida y poder armar seis hidroaviones Short, dos Avro, y un bote volador F 2-A.

Los aviones Short Seaplane llegaron encajonados; tenían una potencia de 272 HP, con motores Sumbeams y capaces de llevar cada uno 450 libras de bombas con 450 millas de radio de acción; con radiotelegrafía, un cañón de 37 mm. y una ametralladora. Desarrollaban 80 millas por hora. Estos entraron en servicio a fines de 1920.

El recinto de Las Torpederas era del todo inadecuado y los galpones se habían dejado prácticamente abandonados desde su construcción en 1890. Se llovían por todas partes y sus ventanas, abiertas noche y día, dejaban pasar el polvo y la humedad salina. El piso era de tierra suelta, y por ello los aviones estaban siempre sucios. Uno que otro banco de carpintero constituyeron los primeros elementos de maestranza para la aten-

ción de aparatos tan delicados, a cargo de unos pocos mecánicos. La bencina, explosivos, barnices, pinturas, herramientas y repuestos se guardaban en los cajones en que llegaron embalados los aviones, por falta de paños apropiados.

Las condiciones de vida fueron muy precarias, al extremo de no disponerse sino de una pieza de tres por cuatro metros para doce hombres y un cajón vacío de un Avro para el resto. Sin embargo, no se ordenaron mayores arreglos por haberse resuelto, desde un comienzo, establecer la base definitiva en Quintero.

El primer jefe de la Aviación Naval fue el Capitán de Corbeta don Arístides del Solar, quien mantuvo el cargo por muy poco tiempo, siendo sucedido por el Capitán de Fragata don Edgardo von Schroeders, su verdadero creador y primer Comandante de la Base de Las Torpederas.

La primera dotación de oficiales de esta base provisional fueron el Comandante Von Schroeders, el Capitán de Corbeta Eleuterio Olavarría, Ingeniero de la Base, y los pilotos Teniente 1º Manuel Francke, Teniente 2º Humberto Marín, Guardiamarina de 1ra. cla-

se Alfredo Caces, Ingenieros 2^{os}. Aristóteles Espinoza, Alfonso Lizasoain y piloto 2^o Agustín Alcayaga. A estos oficiales habría que agregar al primer instructor de fotografía aérea, que participaba en todos los ejercicios y raids que efectuaban los aviones, señor Carlos Brieseño Julio.

El 3 de febrero de 1921, los aviadores, Marín, Zañartu, Espinoza, Lizasoain y Alcayaga, efectuaban un raid en aviones Scout desde El Bosque hasta Valparaíso y regreso, sin aterrizar. Este vuelo obedeció al deseo de presentar un saludo al Almirante Rodman, jefe de la escuadra norteamericana del Pacífico, quien se encontraba a bordo del acorazado "New Mexico", en compañía del Presidente Alessandri y algunos ministros de Estado.

* * *

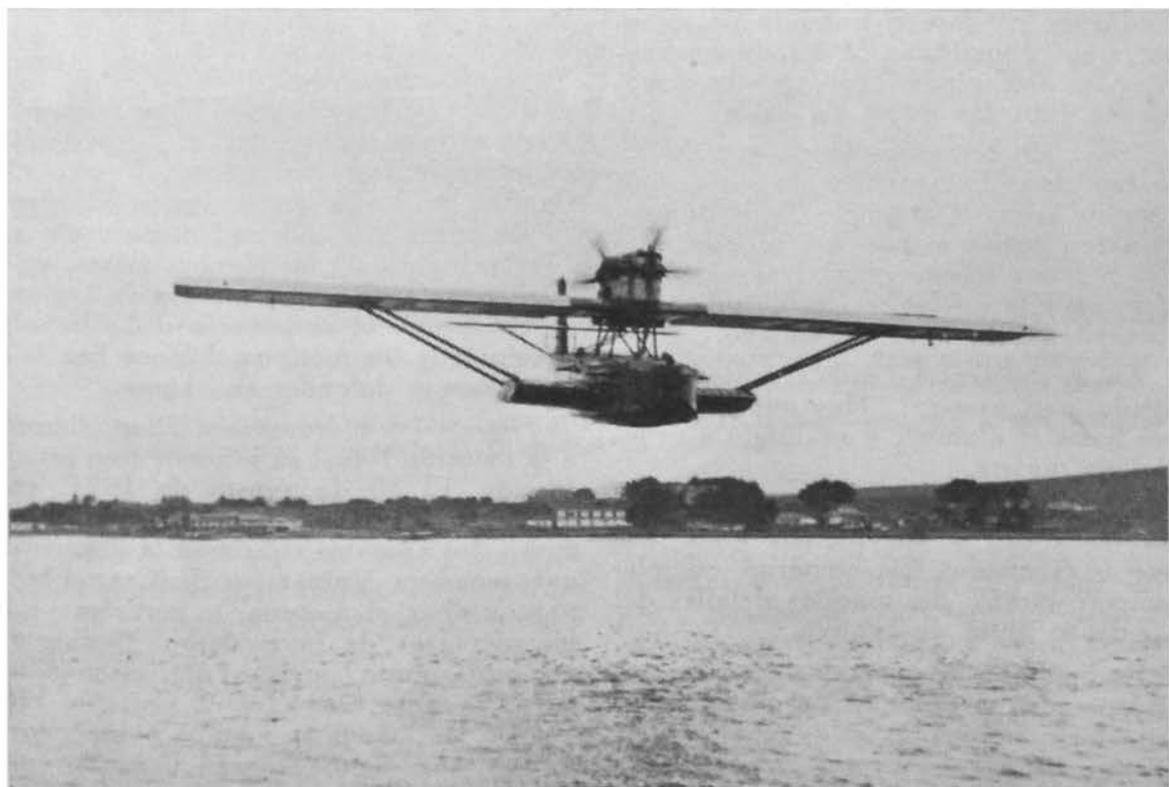
Uno de los accidentes de aviación que más conmovió al país ocurrió el 3 de marzo de 1921, cuando la Aviación Naval no estaba aún oficializada como cuerpo independiente. En él perdieron la vida el Guardiamarina de 1^a clase don

Guillermo Zañartu Irigoyen y el Teniente 1^o del Ejército don Marcial Espejo Pando. Zañartu debía dejar la Escuela de Aviación por haber sido destinado a la base de hidroaviones de Las Torpederas y pidió permiso para efectuar un vuelo de despedida en un biplano De Haviland.

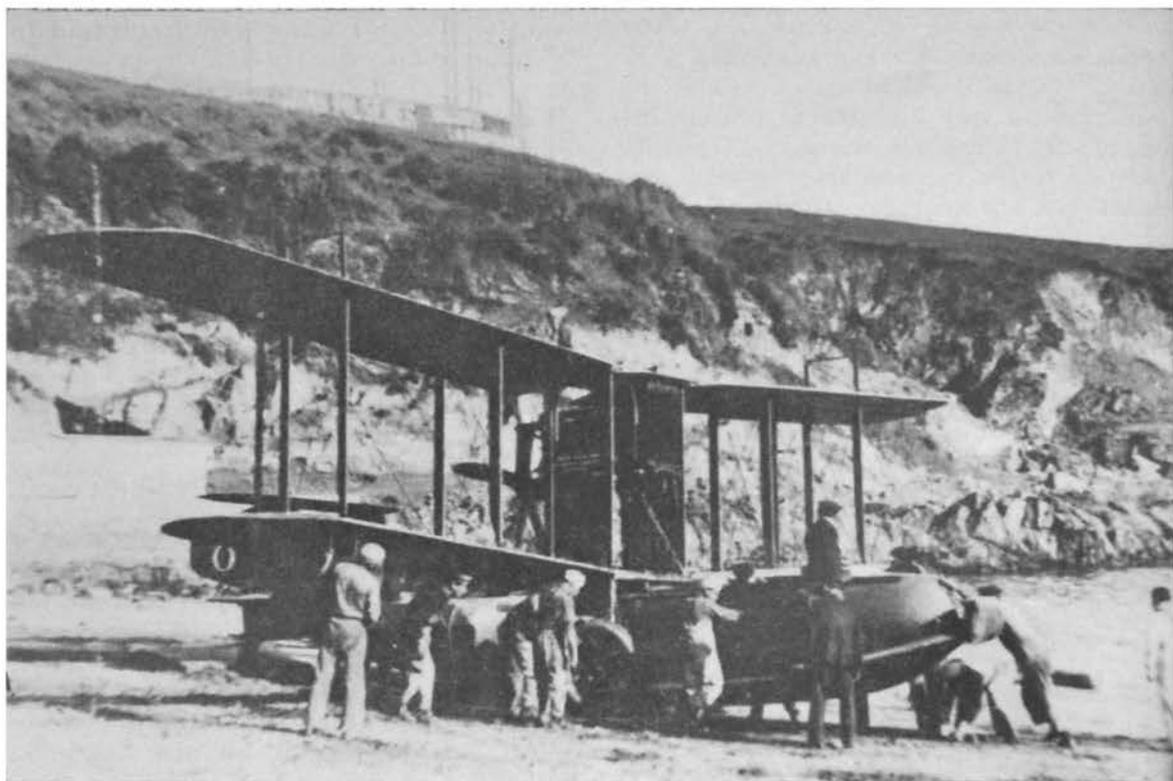
Fue autorizado e invitó a su amigo Espejo como acompañante en ese vuelo. Recién salía el avión de los límites del aeródromo de El Bosque, cuando se precipitó a tierra en el interior de la viña de don Emilio Bello Codecido, incendiándose.

Zañartu, que había logrado salir indemne del aparato después de la caída, regresó corriendo hacia él para salvar a su compañero Espejo, quien por no haberse colocado amarras de seguridad, sufrió un rudo golpe quedando sin conocimiento. Tras vanos esfuerzos, el valiente Zañartu apareció entre los escombros en llamas, esta vez semidesnudo, desfigurado, transformado en una antorcha humana y su cuerpo una sola llaga viva.

Ante la afluencia del público, Zañartu no pudo contenerse y con voz firme, sin demostrar dolencia física alguna, ex-



Hidroavión Donnier Wall amarizando en Quintero, 1930.



Hidroavión Super Marine con motor Siddeley de 230 H.P. en Las Torpederas.

clamó: "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 alcanzar a su compañero. Pero todo fue inútil, pues el Teniente Espejo yacía carbonizado entre los restos del avión.

Socorrido por otros aviadores, Zañartu fue obligado a desistir de sus propósitos de salvar a su amigo. Se le proporcionaron ropas y por sus propios pies dio algunos pasos, cruzó una cerca de alambre y luego fue recogido por un automóvil que lo llevó a Santiago.

En la Asistencia Pública rehusó toda ayuda, exclamando: "Hay que ser hombre hasta el último", y se dirigió a su lecho de muerte.

El examen de los médicos reveló que no tenía piel y sus piernas eran sólo huesos calcinados. Sin embargo, completamente lúcido, dio amplios detalles del accidente, antes de expirar.

En Santiago los funerales de estas dos infortunadas víctimas fueron imponentes. Al cementerio acudió un inmenso gentío, compuesto por elementos de todas las clases sociales. El Presidente de la República y sus ministros asistieron también

a la ceremonia, y el fúnebre acto adquirió gran solemnidad. En las exequias uso de la palabra el Ministro de Guerra y Marina.

* * *

El 21 de mayo de 1921 se elevaba desde el viejo galpón de Las Torpederas el primer hidroavión, piloteado por el Capitán de Navío inglés James Travers. Al voltejear por sobre el monumento a Prat se dejaron caer algunas flores, envueltas en la solemne promesa de que en el aire jamás se empañaría el brillo del tricolor que los marinos chilenos han sabido lucir y defender en el mar.

Tres de los hidroaviones Short dieron a la aviación Naval su primera gran satisfacción. El 30 de agosto de 1921, en una operación sin precedentes en esa época, los aparatos cubrieron la distancia que separa a Valparaíso de Coquimbo, para probar el material y participar en los ejercicios de la escuadra, fondeada en este último puerto bajo el mando del Almirante Luis Gómez Carreño. En una de las máquinas viajaba como piloto el Comandante Travers, llevando como pasajero al Comandante Von Schroeders.

La incipiente Aviación Naval se incrementó, junto con algunos aviones Avro, con un bote volador de grandes proporciones, dotado de dos motores Rolls-Roice y con hélice de cuatro aspas, lanzado al agua el 17 de octubre de 1921 y bautizado en Las Torpederas como "Guardiamarina Zañartu". Su madrina fue la señora Teresa Arlegui de Muñoz, esposa del Director General de la Armada, Vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado.

Terminado el bautizo por el presbítero Concha, el bote volador hizo su vuelo inaugural. Fue pilotado por Travers

américa, como también el primero con equipo de radio. Volaba a una velocidad de crucero de 80 nudos y amarizaba a 50.

Los trabajos de construcción de la primera base organizada y especialmente apta para la Aviación Naval comenzaron en Quintero en 1922. Allí se trasladarían las instalaciones de Las Torpederas y el buque tender "Elicura", que el Comandante Von Schroeders utilizó mientras duraron los trabajos. Ellos incluían; muelle, hangares, rompeolas, prolongación y arreglo de la línea férrea y muelle de atraque, varadero, edificio



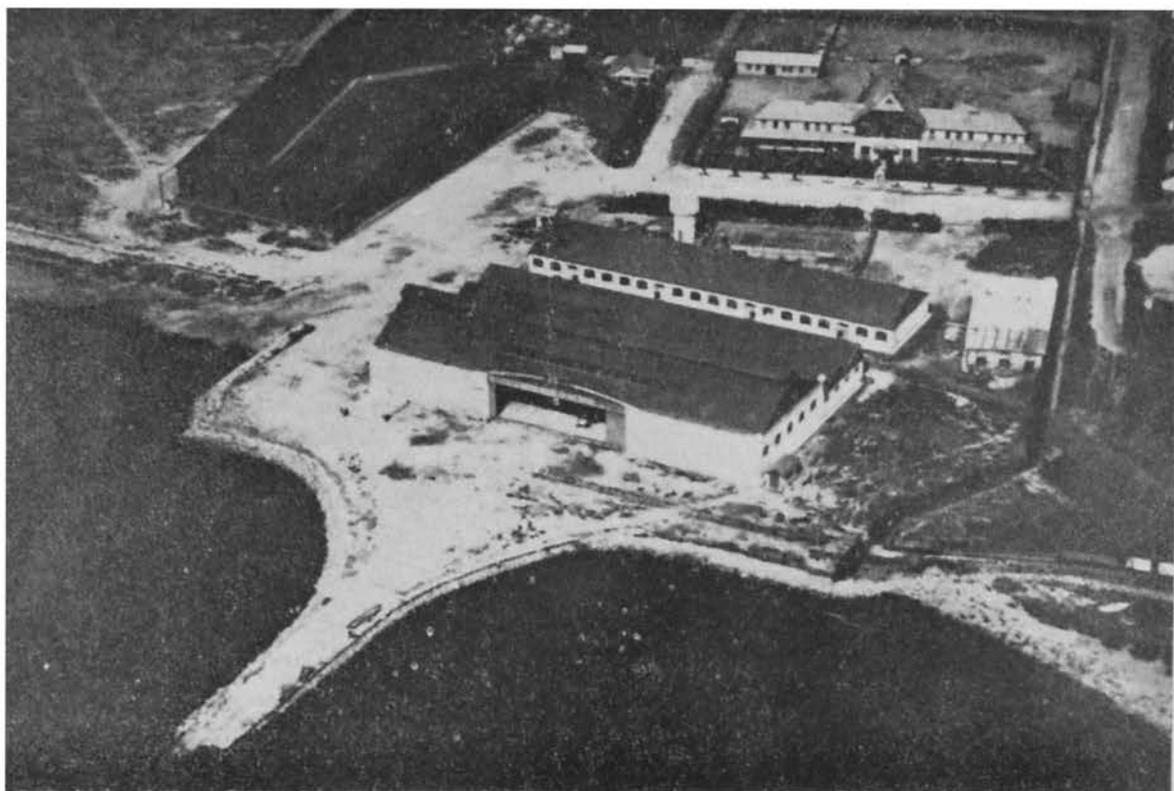
Bautizo del bote volador "Guardiamarina Zañartu" en la Base de Las Torpederas el 17 de octubre de 1921. Biplano del tipo F-2A con motores Rolls-Royce de 375 H.P.

En él volaría años más tarde el Presidente de la República Don Arturo Alessandri Palma, primer Presidente de Latinoamérica que volaba.

y el Teniente Marín, evolucionó sobre Valparaíso y Viña del Mar y amarizó en la poza de Las Habas. Este aparato era de madera de caoba con ensamblajes ingeniosamente dispuestos, que ofrecían una resistencia semejante a la metálica, con la ventaja de su menor peso y mayor facilidad de reparación. Podía elevarse hasta con una dotación máxima de catorce personas. Fue el primer avión multiplaza y multimotor llegado a Sud-

para la Escuela de Aviación Naval y habitaciones de oficiales, hospital, casinos, pabellones de suboficiales y marinería, etc., almacenes, maestranzas, estanques y otros, en una palabra, todo cuanto constituye una base eficiente.

En enero de 1923, el Comandante Von Schroeders hizo entrega de su puesto al Capitán de Corbeta Don Abel Campos, por haber sido designado adicto naval en Inglaterra.



Base Aeronaval de Quintero, año 1924. Hangares, Casino de Oficiales y Comandancia.

* * *

El 4 de febrero de 1923 el Presidente Arturo Alessandri Palma fue el primer jefe del Estado que viajó en un avión. Lo hizo en un vuelo de ida y vuelta a Quintero, desde Valparaíso, para captar desde el aire una impresión personal de los progresos obtenidos.

Aun cuando ya la Armada desarrollaba actividades de aviación naval, por autorizarla el decreto N° 1669 del 15 de Julio de 1920, ésta, como especialidad inherente y exclusiva de la Armada vino sólo a oficializarse por el Decreto Supremo N° 196 del 16 de marzo de 1923, que dejó este servicio bajo la entera dependencia de esta institución.

En 1923, año de la creación oficial, la aviación naval aumentó sus efectivos con dos hidroaviones Supermarine, adquiridos en parte con una colecta pública pro Aviación Naval en la provincia de Valparaíso. Estos aparatos fueron bautizados con los nombres "Banco de Chile" y "Fernando Rioja", en honor de los mayores contribuyentes de la colecta.

El año 1924 la sorprendió con muy escaso material aéreo por el intenso tra-

bajo a que fue sometido los años anteriores en Las Torpederas y en Quintero. Esta crisis culminó con un grave accidente ocurrido el 17 de enero de 1924 a consecuencias del cual pereció el fogonero Luis Cabrera y resultaron heridos de mediana gravedad el piloto Alcayaga y el ingeniero José Gómez. El hecho ocurrió en Quintero por pérdida de velocidad mientras Alcayaga impartía instrucción de vuelo a Gómez en el Supermarine. En su lecho de enfermo, Alcayaga en un gesto de honradez que lo destaca, se atribuyó exclusivamente la culpa de lo ocurrido. Sin embargo, todos los pilotos reconocían que este tipo de aparato tenía precarias condiciones de vuelo, cuya diferencia entre la velocidad máxima y la mínima era de escasos 10 kilómetros.

A fines de abril, los Tenientes de Marina Francisco Beduneau, Carlos Puga, Patricio Lynch y Darío Mujica se incorporaron a Las Torpederas después de recibir sus títulos de piloto aviador en El Bosque y tres meses más tarde lo hacía el Teniente Edison Díaz.

A la sazón, la maestranza de la Escuela de Aviación Militar, bajo la direc-

ción del ingeniero de la Armada Ernesto Aylwin, dio término a la construcción de un hidroavión Avro para el servicio de la Marina, el primero de este tipo construido totalmente en Chile, con excepción del motor y el instrumental.

En agosto de 1924, el teniente 1º Manuel Francke hizo en el bote volador "Guardiamarina Zañartu" el primer vuelo de largo aliento en un raid Valparaíso - Arica - Valparaíso.

* * *

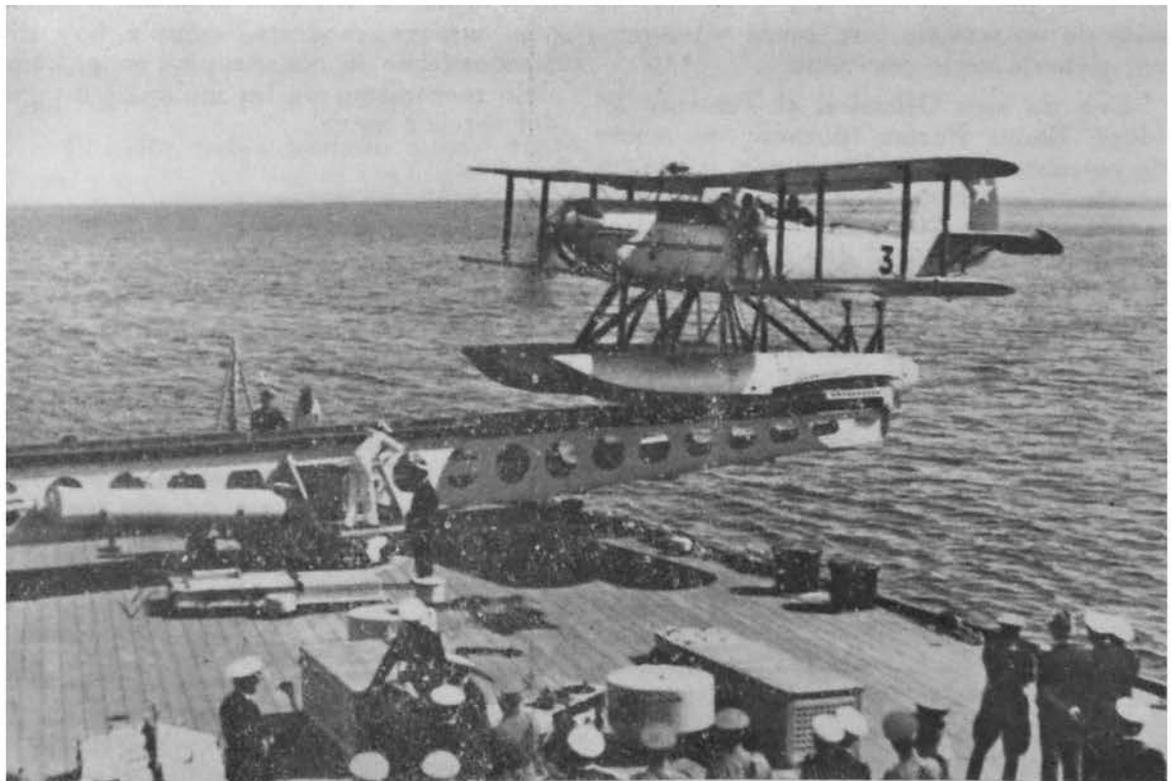
Otro aspecto destacado ocurrido en 1924 fue la primera demostración de salto con paracaídas. Esta se hizo en la Escuela de Aviación el 28 de septiembre y, poco después, el 11 de noviembre, el aviador naval piloto Agustín Alcayaga cumplía la misma prueba sobre el mar, en Valparaíso. Para ello se dispuso del "Guardiamarina Zañartu", pilotado por los tenientes Francke y Edison Díaz. El valiente piloto Alcayaga se lanzó al espacio desde 800 metros de altura, abriéndose el paracaídas casi instantáneamente. Cayó al agua cerca del acorazado "Latorre" y fue recogido por una lancha de este buque.

El 25 de marzo de 1926, habiendo salido en prueba un avión Avro recién reparado en Las Torpederas, pilotado por el piloto 1º Agustín Alcayaga y el Suboficial Maquinista Electricista Guillermo Hernández, se precipitó a la mar mientras desarrollaba una segunda vuelta de prueba, encontrando ambos tripulantes una muerte instantánea.

* * *

Durante la primera administración del General Don Carlos Ibañez del Campo, por el Decreto con Fuerza de Ley Nº 1167 de 21 de Marzo de 1930, la Armada dejó de tener aviación propia y con ésta se perdió la base de Quintero y los esfuerzos de diez años de la posguerra para formar el personal de aviación naval y adquirir el material del arma.

El mencionado decreto fusionó los servicios de aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina creando una Subsecretaría de Aviación, dependiente, provisionalmente, del Ministerio del Interior, mientras no se estableciera el Ministerio de Aviación. Con ello



Hidroavión Fairey en la catapulta del acorazado "Almirante Latorre", momentos antes de despegar, año 1930.

se dio origen a la Fuerza Aérea Nacional, posteriormente la Fuerza Aérea de Chile.

La fusión de la Aviación Naval y la Militar en una tercera institución de la defensa nacional fue mal recibida en la Armada por razones tan difundidas que se hallan al alcance de cualquiera persona y que, al correr de los años, motivaron una ingrata polémica entre dos instituciones, con amplias proyecciones en la prensa del país. El Ministro de Marina de la época, Capitán de Navío Carlos Froedden, quiso detener esta reforma, pero hubo de ceder a la voluntad determinante del Presidente Ibáñez y la Armada fue cercenada así de un arma que le era indispensable. El personal de aviación del Ejército y la Armada quedó con opción de regresar a sus respectivas instituciones o incorporarse al nuevo servicio.

Sin embargo, la Marina no cejó en sus aspiraciones de reivindicar su Aviación Naval con una fuerza pequeña propia, creó la especialidad de Aviación de la Armada por Decreto Ministerial N° 7 del 6 de Febrero de 1939 y consecuentemente, organizó el servicio, adquirió algunos aviones de instrucción y envió a cursar en los Estados Unidos algunos oficiales para titularse allí y formar la base de un servicio que, tarde o temprano, debería serle restituido.

Uno de esos Oficiales, el Teniente 2° Hugo Bauer Portus, durante un vuelo de entrenamiento en Pensacola, sufrió un accidente que le costó la vida y posteriormente, el 4 de Junio de 1942, mientras regresaba al puerto de Talcahuano el Teniente 1° Aviador Naval Federico Santa Cruz Aristegui, después de un vuelo de ejercicios en esa base naval, el avión que conducía capotó al amarizar, yéndose rápidamente a pique y pereciendo el piloto en el accidente.

El primer paso para la reorganización de la Aviación Naval se dio por inter-

medio del Decreto con Fuerza de Ley N° 149 del 4 de Julio de 1953, por el cual se autorizó a la Armada para adquirir aviones auxiliares tipo transporte de personal y helicópteros, los cuales se basaron en El Belloto, aeródromo que poco después se constituyó en la Base de la Aviación Naval.

El 16 de Marzo de 1955 la Armada sufrió nuevamente la pérdida de dos oficiales fallecidos en un accidente aéreo. El Teniente 1° Oscar Pickering Lewin y el Teniente 2° Abel Campos Lira, quienes, piloteando un avión Beechcraft, habían salido del aeródromo de El Belloto en dirección a Santiago a buscar al Ministro de Defensa que iría a pasar revista a Valparaíso, se estrellaron en los cerros del Alto del Puerto en una intensa neblina, perdiendo la vida ambos oficiales.

En 1959 por un Decreto Supremo (N° 2461) del 24 de Septiembre, la Armada quedó autorizada para adquirir y operar helicópteros antisubmarinos y por último, el Reglamento Orgánico de la Armada, aprobado por D.S. N° 235, del 3 de marzo de 1964, le dio contextura orgánica a la Aviación Naval como una fuerza de apoyo operativo y con ello la Marina ha vuelto a tener su aviación que, aunque modesta, cumple hoy día misiones que le son propias en el complejo mecanismo de las múltiples facetas del servicio naval.

* * *

Bibliografía:

Historia Aeronáutica de Chile — Enrique Flores Alvarez, Imp. Fuerza Aérea. 1950.

Administración Naval de Chile Comparada — Francisco E Rojas M. Imp. Chile 1934.

Archivo del E.M.G.A.