



**Especial ficha histórica
noviembre/2016**

**Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

Más alas para difundir la historia

Armada de Chile, en los mares y sobre los cielos de la Patria

Con ocasión de cumplirse este 16 de noviembre de 2016, el primer centenario desde que rindiera su examen para optar al título de Piloto Aviador, el Contador 3º de la Armada de Chile, don Carlos Yánquez Cerda, hemos considerado importante publicar esta ficha especial, la que contiene una apetitosa y detallada síntesis histórica sobre los inicios de la Aviación Naval en Chile.

A la luz de algunos antecedentes concretos podremos ir adentrándonos en el conocimiento de los aviones usados durante los primeros años, entregando una clara identificación gráfica e histórica.

Nuestra corporación se honra en poner a vuestra disposición, esta interesante tarea de investigación, como homenaje de admiración a la vida y obra de aquellos primeros Aviadores de la Armada de Chile.



**Contador 3º, señor Carlos Yánquez Cerda
(1893 – 1967)
Primer Aviador Naval de Chile**

**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

Reseña histórica de la Aviación Naval entre 1916 y 1930

Escudriñando un poco en la historia de la Aviación Naval



Uno de los primeros modelos de piocha usados por los Aviadores Navales de Chile

La historia de la Aviación Naval es muy rica en acontecimientos y personas como para pretender revisarla en pocas páginas, es más, para efectos de estudio la dividiremos en dos etapas claramente definidas.

La primera que abarca todo su período fundacional hasta su desaparición al crearse la Fuerza Aérea Nacional, y la segunda comprenderá desde su refundación en 1953 hasta la actualidad. Eso a grandes rasgos porque cada una de ellas puede a su vez subdividirse en dos sub-etapas.

A saber la primera etapa fundacional que comprende los cinco primeros tipos o modelos de hidroaviones y botes voladores con los que se inició la actividad, encontramos a los tres aviones Sopwith Baby, cinco AVRO 504K (versión hidroavión por lo tanto será denominada 504L), cinco Short 184, un Felixstowe F.2a y dos Supermarine Channel, aviones todos de origen inglés y desaparecidos o dados de baja para fines de 1926, año en que se inicia el período de madurez de este servicio con aviones nuevos y de moderna manufactura, todos post primera guerra mundial a diferencia de los anteriores.

Se incorporan en estos años, aviones metálicos y de gran radio de acción, todos ellos luego pasaran a engrosar las listas de la Fuerza Aérea Nacional a partir del 30 de junio de 1930 cuando sean transferidos oficialmente.

En esta parte de la historia tenemos cinco modelos de aviones que en orden de incorporación son el Junkers W-34 Bremen, el Dornier Do-E, ocho Dornier Do-J Wal, 14 AVRO 504O Lynx y 5 Fairey III F. Diez son los modelos de aviones de la primera etapa, divididos en dos grupos de cinco tipos distintos, que suman en total 45 aeronaves.

En la segunda etapa llamada refundacional, que también se puede dividir en dos para un mayor orden, comprendiendo su primera parte desde la fundación con los primeros aviones y helicópteros, con motores recíprocos, hasta la llegada de los aviones y helicópteros con turbopropulsores, período que no debiera extenderse más allá de los años ochenta, para luego en la segunda parte, incorporar la historia desde 1990 con la llegada del nuevo material de helicópteros, Puma/Cougar, aviones de

exploración P-3 Orión, etc. hasta la actualidad. Por lo abundante de un trabajo de estas características es que en este especial solo desarrollaremos la primera etapa de la Aviación Naval, aquella que comprende las dos sub-etapas fundacional y madurez, la época de los años dorados de la aviación de los Hidroaviones y Botes Voladores de la Armada de Chile, período entre 1916 y 1930.



Primera Parte

La época fundacional

Existe la idea generalizada que la Armada inició sus actividades aéreas, sólo gracias a los aviones recibidos desde Inglaterra, entregados al Estado de Chile, como compensación justa y necesaria que muchos erróneamente mencionan como donación.

Pero no es así, ya que la Armada desde el día del primer vuelo en Chile, había puesto sus ojos en este nuevo invento que prometía revolucionar el arte de la guerra, con múltiples aplicaciones por desarrollar y que la Armada deseaba conocer. Por lo que insistentemente solicitaba a sus agregados navales en Europa y Norte América o a aquellos en comisión de servicio mantuvieran informado al alto mando del progreso de estas aeronaves y el uso que las potencias europeas hacían de él.

En este orden de cosas, el Teniente Edgardo von Schroeders Sarratea que se encontraba en comisión de servicio en los Estados Unidos de Norteamérica con ocasión de estar construyéndose en el país del norte, dos submarinos para la Armada, el "Iquique" y el "Antofagasta", Von Schroeders había sido designado comandante del submarino Iquique, nave que fue botada al mar en 1913 y que tras rigurosos exámenes de la comisión chilena, no cumplió con las expectativas, razón por la cual no fue aceptada por la Armada, al igual que su gemelo el Antofagasta. Más tarde en 1914 estos fueron adquiridos por la Marina de Canadá y cumplieron misiones durante la Primera Guerra Mundial.

Esta era la misión que tenía al joven teniente en los Estados Unidos, a quien la Armada le pidió asistiera a presenciar la demostración de un hidroavión que se realizaría el día 5 de junio de 1912 en el río Hudson en Nueva York, para lo cual asistió vestido de civil y conversó prolongadamente con el distinguido piloto señor Charles C. Witmer, indicándole el interés de la Armada de Chile por conocer este nuevo prodigio de la inventiva humana. Fue de esta manera que se granjeó las simpatías del piloto quien lo invitó a ser parte de un vuelo, cual a la postre se convirtió en el primer vuelo de un hidroavión con pasajero en esta parte del continente.

El escenario de esta prueba era el Yachting Club, donde se habían congregado más de tres mil personas para ver las evoluciones del hidroavión Curtiss.

La mañana se presentó con un fuerte viento que levantó una mar gruesa, por lo que Witmer, realizó unos pasajes de prueba para verificar el viento y las condiciones de mar, constatando que en esos momentos lo más aconsejable era esperar a que durante la tarde disminuyera la velocidad del viento. Von Schroeders que había llegado durante la tarde, le insistió a Witmer su interés en probar el comportamiento del avión personalmente, por lo que viendo que el joven oficial de la Armada despreciaba por completo el peligro de este vuelo, no vaciló entonces en realizar la nueva prueba, esta vez con el marino chileno como pasajero. Para ello en primera instancia se alejó brevemente con el avión a fin de verificar el estado de las olas y del viento, posteriormente regresó a buscar a su singular acompañante que mientras tanto se había ataviado con "ropas de vuelo".



Edgardo von Schroeders junto al piloto Charles Christian Witmer antes del vuelo

Despegaron de inmediato y se elevaron a gran altura donde realizaron varios pasajes sobre el Yachting club, realizando descenso al mar y subían nuevamente, daba la impresión de que más que un vuelo de placer en realidad se trataba de un verdadero control de pruebas al hidroavión. Witmer confesó más tarde que nunca había volado con un viento tan fuerte, cuando fue recibido por la multitud que aplaudía con gran entusiasmo.

Más de quince minutos duró esta prueba, la que culminó con un suave amarizaje en las instalaciones del Yachting Club donde el piloto y su pasajero fueron saludados por una multitud de socios que los agasajaron. Posteriormente el Teniente von Schroeders manifestó *"Me imaginaba hasta ahora que el hidro-aeroplano era solo un juguete, pero me he convencido que es una verdadera arma, e informaré favorablemente a mi gobierno"*.

Este acontecimiento inédito en nuestra historia fue ampliamente difundido dos meses más tarde en agosto de 1912 por el semanario "Corre Vuela" con un amplio reportaje y las fotografías que se adjuntan, titulado "Un marino chileno en hidroaeroplano"



Esta nota publicada en el semanario Corre Vuela, son una clara evidencia de cuando acontecieron estos hechos, ya que el mismo von Schroeders al recordarlos décadas más tarde lo señala erróneamente como acontecidos en 1911, a diferencia del historiador aeronáutico, Coronel Enrique Flores Álvarez, quien lo data correctamente.

Los acontecimientos relatados en las páginas precedentes son solo algunos peldaños de una gran escala, pero no los únicos, ya que es bien sabido que la Aviación Naval no se funda oficialmente hasta 1923, también es reconocido el vuelo del Sopwith Baby N-2103 como el inicio de esta actividad, a pesar que oficialmente en esos momentos orgánicamente se vivía el temprano e incipiente nacimiento de la Fuerza Aérea como arma independiente. (El 18 de marzo de 1919 por Decreto Supremo 654 dictado por el Presidente de la República Juan Luis Sanfuentes dan forma a la Fuerza Aérea Nacional, independiente del Ejército y la Armada).

Pero también reconocemos en el cuarto curso de pilotos, de la Escuela de Aeronáutica Militar iniciado en abril de 1916, y conocido como promoción 1916 y con la obtención del título de piloto aviador del Contador 3° Carlos Yáñez Cerda el 16 de noviembre de ese año los 100 años de actividad aeronaval.

Tres años más tarde la Armada contaría con una incipiente Base Aeronaval y tres hidroaviones, los que aumentarían con la entrega del total de aviones que le correspondía, debido a las compensaciones otorgadas por Inglaterra.

Pero continuemos con el orden de los relatos. Para 1913, año de creación del Servicio de Aviación del Ejército, se pensó que la Armada también organizaría este servicio, pero la realidad a su interior era otra, su presupuesto anual no se lo permitía a pesar de que había vislumbrado tempranamente la necesidad de incorporar el naciente servicio aéreo a sus filas y ya en 1914 se intentó enviar a oficiales navales a la escuela de aeronáutica a estudiar, siguiendo el ejemplo del Ejército y a una opinión pública generalizada que daba por hecho que así sucedería. Pero por esos años la Armada se encontraba sumergida en un amplio programa de renovación y modernización de su flota de superficie desde 1911, con los recursos financieros comprometidos en esta apuesta.



Recorte de un artículo de dos páginas y media publicado junio de 1913 en el semanario Zig Zag donde se asegura que la Armada organizará también un servicio de aviación.

Durante 1915 continuaron llegando los informes de la guerra europea que se había iniciado a mediados del año anterior y abundaban las fotografías de los nuevos aviones, mientras en Chile continuaban las demostraciones aéreas tanto de civiles como militares. El piloto civil David Fuentes con su avión Talcahuano se paseaba a voluntad sobre la bahía y los buques de guerra, en Valparaíso,

pero no era el único, antes lo hicieron Acevedo, Figueroa y los hermanos italianos Napoleón y Miguel Rapini por citar algunos.

Este ir y venir de aviadores sobre los buques de la escuadra nacional no podía continuar con la Armada como simple espectadora, por lo que aprovechando la invitación que cursa a principios del año 1916 el Ejército a la Armada señalándole que disponía de cuatro vacantes para oficiales y cuatro para suboficiales para el cuarto curso de pilotos que se realizaría en la Escuela de Aeronáutica Militar ese año.



Recepción de don Alberto Santos Dumont, pionero de la Aviación Mundial en Valparaíso, Chile.

Es febrero de 1916, año y mes en que se prepara para la realización de la primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, que ha sido convenientemente difundido desde fines de 1915 por la prensa, y cuyos representantes comenzaron a llegar al país por vía marítima durante ese mes, siendo el más bullado, el arribo del pionero aeronáutico, don Alberto Santos Dumont, a principios de marzo.



La Armada dio curso a la invitación y procedió a la selección de los candidatos, enviando a El Bosque a los siguientes: Teniente 2° Pedro N. Luco, Guardia Marina de 1° clase Enrique de la Maza, Ingeniero 3° Francisco Cruz, Contador 3° Juan Constanzo, Contador 3° Carlos Yánquez, Maquinista 2° Abraham Villalobos, Torpedista 2° Luis Farías, Sargento 2° Juan Urrutia.

Incorporándose el 27 de abril al cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar. Iniciando sus primeras instrucciones en los aviones Pingüinos, que eran aviones Blériot, los que tenían sus alas recortadas y no podían volar y se usaban para los primeros acercamientos de los alumnos al comando de una aeronave y poder guiarla en línea recta.

Después de rendir sus materias teóricas y prácticas en los pingüinos y aviones Blériot XI, los primeros alumnos de esa promoción quedaron en condiciones de realizar sus pruebas de reglamento.

Esto ocurrió el 18 de octubre de 1916 durante una húmeda mañana, donde se esperó primero que despejara la densa neblina que rodeaba el campo.

Las pruebas en esa jornada se iniciaron con dos aspirantes del Ejército, primero el Teniente Sosa en un Blériot IX de 35 hp, seguido del sargento Abarzúa que realizó la prueba en el Sánchez Besa N°2, de 80 hp. A continuación le correspondió su turno al Teniente 2° Pedro Nolasco Luco Christie rendir su prueba en el mismo biplano Sánchez Besa que minutos antes utilizara Abarzúa.

El piloto una vez despegado inició un viraje sin la suficiente velocidad ni altura, que lo llevó a impactar un ala con unos árboles, provocando la caída del avión en posición invertida, causando este accidente la muerte del malogrado teniente Luco, que pasaba a ser el primer mártir de la naciente Aviación Naval y sexto militar desde 1913.

Pedro Luco había egresado de la Escuela Naval en 1911.

Un mes más tarde el 16 de noviembre rendía su examen, el Contador 3° Carlos Yánquez Cerda, correspondiéndole el honor de ser el primer miembro de la Armada en contar con el título de piloto aviador.

Lo siguieron ese mismo día el torpedista Luis Farías y el Guardiamarina Enrique de la Maza. Loable es el esfuerzo que se encuentra realizando en esos momentos la Armada, que no cuenta con aviones ni una base aeronaval donde poder continuar su personal desarrollando la actividad y menos existe posibilidad en medio de la guerra mundial en adquirir algunos aviones.



**Teniente 2° Pedro Nolasco Luco Christie,
Primer Mártir de la Aviación Naval**



En esta fotografía publicada en la revista Sucesos del mes de agosto de 1916, podemos ver al Teniente Pedro Luco posando junto a otros oficiales frente a un avión Sánchez Besa, quizás sea el mismo biplano del accidente. También vemos al Ingeniero 2° Francisco Cruz, segundo desde la izquierda y al maquinista 2° Abraham Villalobos, segundo desde la derecha.

Durante 1917, no se envió un nuevo grupo a instruirse en la especialidad a El Bosque, y comenzó a plantearse en la opinión pública la inquietud por el destino de estos oficiales, si la Armada no disponía de los medios donde aplicar las destrezas adquiridas, sobre todo después de la publicación de un artículo en este sentido de El Mercurio de Santiago, en su edición del viernes 12 de enero de ese año, del cual reproduzco solo una parte ya que es muy extenso.

LA AVIACIÓN EN NUESTRA MARINA DE GUERRA

Hace ya algún tiempo a esta parte que la superioridad naval, en virtud del innegable valor que se ha dado en estos últimos tiempos a la aviación militar, resolvía al igual que su institución hermana, el ejército, fundar la Escuela de Aviación de la Marina, respondiendo así a la necesidad imperiosa de educar un número suficiente de pilotos navales y de formar una escuadrilla de hidroplanos.

Es del dominio público el valor importantísimo que ha de desempeñar este servicio en nuestra marina de guerra, y es por esto que hemos creído útil inquirir algunas informaciones sobre lo que se ha hecho y puede hacerse al respecto.

Ahora bien, cabe preguntar ¿qué se hará con este personal que con tanto éxito ha adquirido conocimientos técnicos y prácticos de aviación?

Es de pensar que si el país ha invertido dinero en el aprendizaje de aviación de estos jóvenes oficiales, justo es también que se aprovechen los conocimientos adquiridos por ellos en este importante servicio, que indudablemente ha de aumentar enormemente el poder de nuestra Armada.

Varios de los oficiales y suboficiales habían rendido sus exámenes y sólo un par había abandonado sus estudios, algunos se mantuvieron por un tiempo en la escuela para así mantener su entrenamiento y volar algunas horas más, otros regresaron a sus reparticiones de origen. Durante 1918 se comienza a vislumbrar el término de la guerra europea que privó a Chile de sus barcos y se da inicio a las conversaciones en Londres, para obtener una indemnización.

Bastante se ha escrito acerca de las compensaciones de Inglaterra a Chile negociadas por Agustín Edwards Mc Clure, las que contemplaban la donación de los aviones como compensación por la no entrega del acorazado "Almirante Cochrane", y por el no uso de dicha nave y cuatro de los seis destructores. Se compensó con la entrega de los primeros submarinos con que contó la Armada de Chile y de los 50 aviones entregados, el Estado sólo destinó los hidroaviones y bote volador a la Armada.

En cuanto se supo que la Armada contaría con hidroaviones, se inició de inmediato la discusión de cuál sería el mejor lugar para instalar la nueva Base de hidroaviones. Sobre esto existe abundante material de prensa que da cuenta de ello, señalando a la localidad de Llico, o Talcahuano, (El Mercurio de Santiago, 9 de octubre de 1918) también se indica a Valparaíso y la bahía de Guayacán en la región de Coquimbo, la fue ofrecida como posible emplazamiento de la futura base. En julio de 1918, en la Cámara de los Comunes en Londres Inglaterra, se estaba discutiendo el tema de la entrega de los aviones como compensación al Estado de Chile, y en una nota del 21 de agosto en El Mercurio de Santiago se entregaban detalles de este tema. Creándose de esta manera en el público general, una gran expectativa de lo que sería la futura base de aeronaves de la Armada. Un mes más tarde, El Mercurio de Santiago del día 9 de octubre, publicaba una nota en tal sentido titulada "PREPARANDO LAS FUTURAS BASES DE HIDROAVIONES"

Los aviones arribaron encajonados en octubre de 1918 y permanecieron en esa condición hasta su armado que se producía lentamente y bajo supervisión del asesor contratado en Inglaterra junto a su equipo que lo acompañaba y técnicos chilenos, este asesor era el Capitán de la Royal Air Force (RAF), Víctor Houston, asimilado en Chile al rango de Mayor. Que por lo demás debía supervisar el armado de cada avión, tanto para el Ejército como para la Armada. En el caso de los aviones de la Armada estos estaban en cajones en el puerto de Talcahuano y para el mes de noviembre continuaban en este estado ya que así lo atestigua la nota de El Mercurio.

Jueves 21 de noviembre, 1918

LOS AEROPLANOS E HIDROAVIONES CHILENOS SE ARMAN EN BREVE

Breve entrevista con el técnico inglés encargado de este trabajo.

En la tarde de ayer estuvo en el Ministerio de Relaciones Exteriores a visitar al subsecretario de ese Departamento, don Francisco Donoso Carvallo, el mayor del ejército inglés, señor Huston, quien viene a Chile a armar los aeroplanos e hidroaviones obsequiados a nuestro Gobierno por el de Gran Bretaña.

En su visita al señor Donoso, acompañó al distinguido militar el ingeniero de nuestra Armada, señor Solano.

El señor Huston ha dado comienzo ya a su trabajo en el local de la Escuela de Aviación de Lo Espejo.

Más tarde, sería la revista semanal Sucesos, la que le haría una entrevista publicada el 5 de diciembre, una semana antes de la travesía de Los Andes por un avión chileno, el 12 de Diciembre de 1918 donde el Mayor Houston tuvo gran participación al ser quien superviso el armado del avión y posterior instrucción al Teniente de Ejército Dagoberto Godoy.



Coronel Dartnell y Contra Almirante Fontaine observan los vuelos el 3 de julio 1919

Nace la Aviación Naval

Las actividades de la Aviación Naval en Chile se iniciaron el 3 de julio de 1919 con el vuelo en la bahía de Talcahuano de los hidroaviones Sopwith Baby matrículas N-2103 y N-2104, vuelo que tomó 10 minutos y fue realizado por el Mayor Houston, a este vuelo prosiguieron dos más realizados por pilotos nacionales; el segundo en volar esa mañana y primer piloto chileno, fue el Capitán Diego Aracena, piloto militar sin experiencia previa en este tipo de aeronaves, solamente contó con las indicaciones entregadas por el Mayor Houston.

A estos vuelos siguió el del “Primer vuelo en hidroavión” realizado por un oficial piloto naval. Fue el turno esta vez del Teniente 2° Manuel Francke, que era un aventajado alumno de Houston en la Escuela de Aeronáutica Militar, que se encontraba cursando ese año y que aparte de volar en aviones Sánchez Besa y Blériot sumaba solamente tres horas en material AVRO 504K recién llegados, y tal como volara Aracena, no tenía experiencia alguna en hidroaviones y solamente había recibido las instrucciones dadas al costado del avión.

Este vuelo fue el tercero y último de la jornada, ya que al amarizar con exceso de velocidad se accidentó rompiendo un flotador y la hélice. Pero al ser este un vuelo realizado por una aeronave de la Armada al mando de un oficial naval, es que en propiedad es el primer vuelo de la Aviación Naval de Chile, luego conocido como Servicio Aeronaval.



Esta magnífica ilustración del artista Juan Carlos Velasco García, reproduce el Sopwith Baby N2103 volado por el Capitán Aracena el 3 de julio de 1919, que permite apreciar el esquema de pintura original de estos aviones, tal como sirvieron en el Real Servicio Aéreo Naval, (Royal Naval Air Service en inglés - RNAS), durante la primera guerra mundial, los que obedecen al estándar de aquella época. Por lo que entre otras cosas podemos afirmar que si bien el avión pertenecía a la Armada de Chile, en ese momento del vuelo bien podía ser aún un avión al servicio de su majestad, ya que las cucardas, plano vertical, serie y piloto continuaban siendo de origen inglés.

Recordemos que para esa fecha la Aviación Naval, es una de las dos ramas en que se divide la Fuerza Aérea Nacional que se había creado cuatro meses antes por Decreto Supremo 654 dictado por el Presidente de la República Juan Luis Sanfuentes el 18 de marzo de 1919 dando forma a la Fuerza Aérea Nacional, independiente del Ejército y la Armada, siendo luego decreto derogado el 21 de octubre de 1921 por D.S. 1301, en el que se disuelve la FAN y regresa con sus efectivos a sus respectivos servicios. Pero para todos los fines prácticos este era un avión naval y fue volado por un oficial naval ese día, constituyendo de esta manera una de las fechas memorables para la Armada a partir de ese momento.

Sopwith Baby

A este avión le cupo el honor de ser el primer hidroavión que voló en Chile y ser el primer avión del Servicio Aero Naval de la Armada de Chile. Los aviones conocidos llevan las matrículas N-1068, N-2103 y N-2104, correspondiendo al N-2104 ser el primer hidroavión que voló en Chile.



Sopwith Baby N-2103 en la bahía de Talcahuano 3 de julio de 1919

De los tres Sopwith Baby recibidos, sólo se cuenta con abundante material gráfico del avión N-2103 y que para ahondar en las dificultades estos aviones sirvieron por un breve período de tiempo, ya que al ser máquinas tan veloces y con las cuales no había experiencia previa, por tanto en su operación posterior se accidentaron rápidamente, quedando fuera de servicio a los pocos años.

Es el caso del N-2104 que bien voló en Talcahuano, terminó con un flotador y hélice destruidos ese mismo día. Precisemos esa jornada, ya que en realidad volaron los dos aviones, los que fueron diligentemente armados por los ingenieros ingleses Preston y Oakes junto al contador Carlos Yáñez.

El N-2104 fue puesto en marcha y volado por Houston a partir de las 9 de la mañana, y el segundo vuelo fue realizado por Diego Aracena en el N-2103 a eso de las 11:25 horas, después de pasada toda la algarabía que provocó en el numeroso público el primer vuelo. El N-1068, no se menciona como presente esa mañana, por lo que se presume aún en proceso de armado o dejado como reserva. Aracena no decepcionó a la numerosa audiencia, realizando hermosos giros sobre la bahía y amarizando en el mismo punto en que lo había hecho el Mayor Houston. Gratamente sorprendidos también se mostraban el Coronel Pedro Pablo Dartnell y el Contraalmirante Fontaine, quienes se habían trasladado hasta el apostadero Naval de Talcahuano a presenciar las pruebas.



El Comandante Aracena es ayudado a descender después de su primer vuelo en el N-2103

Como nos referimos anteriormente el tercer lugar en los vuelos de aquella mañana correspondió al aventajado alumno piloto Teniente de Marina Manuel Francke quien voló en el N-2104, que habiendo sido utilizado previamente por Houston ya se encontraba preparado para otro vuelo, recibiendo Francke en la cabina de vuelo las instrucciones que le dio el mayor Houston antes de emprender el vuelo. Así lo consigna el Diario El Mercurio de Valparaíso en su edición 1.240 del día viernes 4 de julio, agregando que el avión N-2104 fue bautizado Teniente Luco, en honor al primer mártir de la Aviación Naval.

Después de seis minutos de vuelo y al tratar de amarizar el Teniente Francke con demasiada velocidad rompe el flotador derecho y la hélice, quedando en posición invertida. (Primer capotaje en el mar)

En el mismo periódico se menciona el hecho de que este vuelo del joven oficial de Marina fue duramente enjuiciado, por entregarle este avión de un costo de \$ 50.000 pesos a un alumno de piloto que todavía no contaba con su licencia de vuelo y que nunca había volado un hidroavión.

Afortunadamente el piloto salvó sin heridas gracias a que cuando se dio cuenta que el avión capotaba, se soltó las amarras y pudo salir fácilmente del siniestrado avión sin mayores consecuencias para su persona. El avión quedó flotando con su motor y cabina bajo el agua y en esta posición fue remolcado

hasta el dique. La revista Zig Zag en su edición del 12 de julio de 1919 complementa la noticia con un breve relato de los hechos y acompañando con las fotografías que se adjuntan.

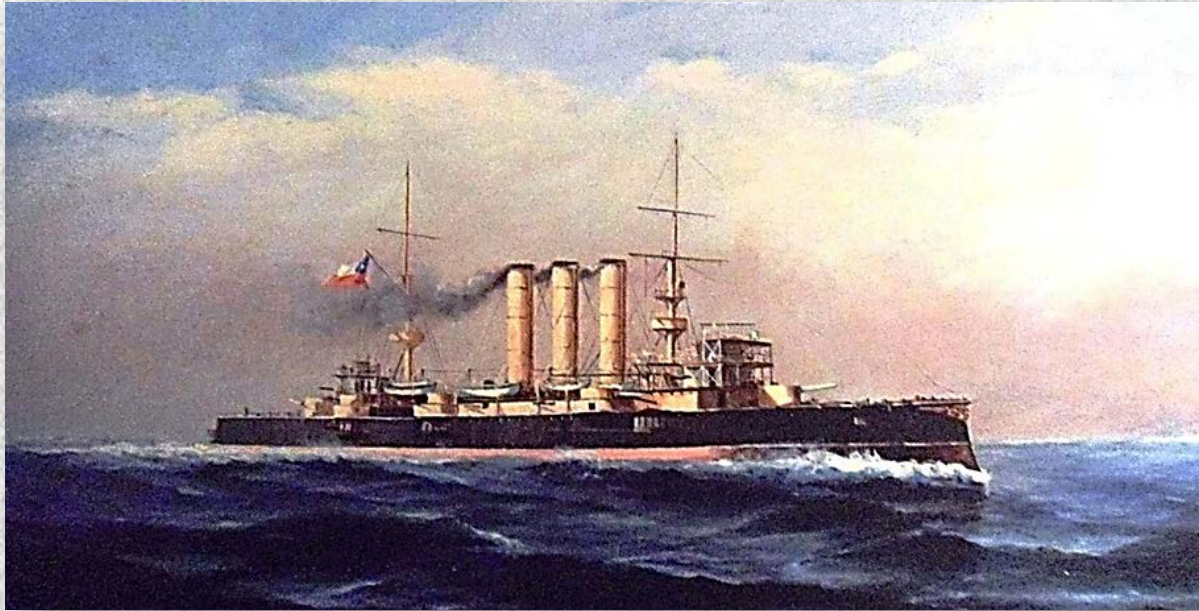


El Sopwith Baby N-2104 siendo remolcado al dique

En un artículo publicado en la Revista de Marina N°4 de 1920, escrito al parecer por el mismo Manuel Francke, éste hace sus descargos en el sentido que el avión accidentado en Talcahuano aún está en reparaciones, diez meses después del accidente. Esto significa que fue escrito a lo menos en el mes de Mayo y publicado posterior a esa fecha. Entonces sabemos con certeza que cualquier vuelo realizado por los Sopwith Baby durante ese período no fue realizado por el N-2104.

Así entonces podemos descartarlo del accidente sufrido por el mismo Francke, el 28 de febrero de 1920 en Iquique mientras volaba un Sopwith Baby con el cual se precipita al mar. De este avión no hace mención en su escrito, como el segundo que accidentaba, o es que acaso terminó completamente irreparable? Sería esta la suerte corrida por el N-1068.

Por las Memorias de la Armada conocemos que el crucero O'Higgins, fue sometido durante 1919 a numerosos trabajos de puesta a punto, no solo para recibir un hidroavión, si no que tenían mucho que ver con su actualización, pero se aprovecharon estos trabajos en dique para equiparlo con una grúa especialmente para la gestión de embarcar un hidroavión.



Óleo sobre tela del Crucero Acorazado O'Higgins del artista Álvaro Casanova Zenteno, expuesta en el Museo Naval y Marítimo Nacional, en Valparaíso.

Posterior a estos históricos vuelos en Talcahuano, le tocó su turno a Valparaíso en octubre de 1919, *"El Hidroavión del O'Higgins debe volar hoy. Anuncio del comandante Sanhueza, la máquina será volada por el Aviador Francke."*

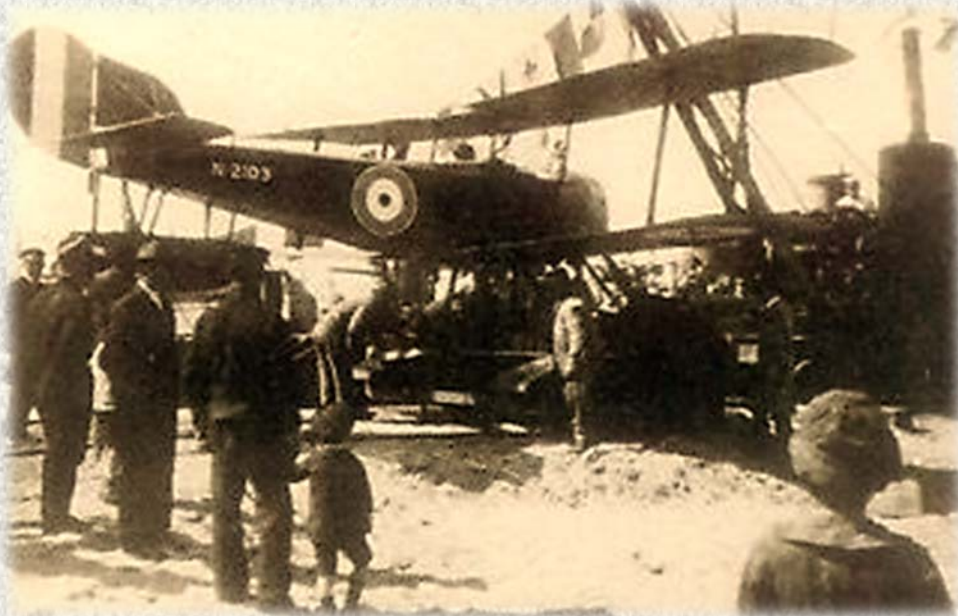
De esta manera informaba el diario El Mercurio de Valparaíso, en su edición Nº 1338 del día jueves 30 de octubre de 1919, en primera plana, dando a conocer este acontecimiento a la comuna. Sin duda se trataba de un hecho histórico para la ciudad, si bien era esta la segunda vez, que una aeronave de este tipo volaba en Chile, era la primera que lo hacía en Valparaíso.

El vuelo del 30 de octubre, revistió gran importancia ya que Valparaíso, era desde aquel entonces el puerto Base de la Escuadra y estos aviones estaban asignados a ella, y así lo refleja el anuncio en el matutino de ese día *"El Hidroavión del O'Higgins debe volar hoy"*

El teniente 2º Manuel Francke Mariotti, se había graduado de aviador naval y desde el 20 de octubre estaba destinado al Crucero O'Higgins y como demostró durante el curso, era un excelente aviador, y por haber participado en el primer vuelo de este material, ya era conocido por la ciudadanía. Gran expectación concitó este hecho en el puerto, ya que desde temprano el público agolpó los miradores y borde costero, con la intención de presenciar las evoluciones del hidroavión, tanto en el agua como en el aire.

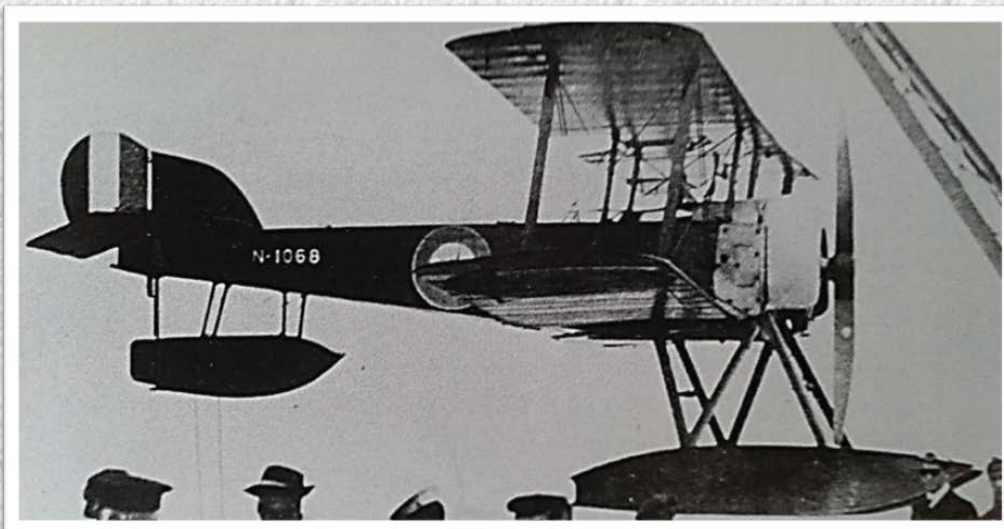
A eso de las 08:00 horas. El avión fue arriado al mar desde la cubierta de Crucero O'Higgins, luego de una corta carrera despegó del agua, encumbrándose en los cielos del puerto, dando inicio con esto a un ir y venir de los aviones de la Armada Nacional sobre los cielos de Valparaíso.

Durante todo su vuelo, de alrededor de 40 minutos en los que llego hasta las cercanías de Viña del Mar, el avión fue saludado desde tierra por la población y desde el mar con los pitos de todos los barcos surtos en la bahía. El amarizaje se efectuó sin contratiempos, a la altura de Barón, desde donde posteriormente fue remolcado hasta la banda del O'Higgins. El avión utilizado en esta oportunidad correspondió al N-2103.



Sopwith Baby N-2103 con su esquema original

El Teniente Francke quedó al mando operativo de los aviones embarcados en la escuadra, secundado por los aviadores Guardiamarinas Villagrán y Zañartu. Posteriormente el 12 de diciembre de 1919, el Teniente Francke lograría el record de altitud en este modelo, alcanzando los 3.300 metros sobre la bahía de Valparaíso. No hay certeza de que avión usó esa mañana.



Fotografía del casi "mítico" tercer Sopwith Baby, N-1068 que en algunas publicaciones extranjeras daban como el N-1060 y que fuera ignorado por mucho tiempo.

El Sopwith Baby N-2103 se perdió el 24 de agosto de 1920 en Mejillones donde se encontraba asignado al Crucero Acorazado O'Higgins desde fines de 1919. Ese día el Guardiamarina Julio Villagrán a las 10:30 de la mañana realiza un despegue muy cerca del navío, impactando de lleno con uno de los cañones de la banda de estribor del acorazado, destruyéndose por completo el avión. El desafortunado guardiamarina fallecería horas más tarde.

En el caso del N-2104, este se perdió en Valparaíso el 3 de marzo de 1921, en circunstancias que practicaba el Ingeniero 2° de La Armada Alfonso Lizasoain quien sólo resulto con unos golpes. El accidente lo relato personalmente el ingeniero al diario El Mercurio que dio cuenta de este accidente en su edición del día 4 de marzo una vez atendido bordo del Almirante Latorre de sus magulladuras. *“Acerca de la causa precisa del accidente, el aviador dijo que ha sido una consecuencia de la primera vez que se maneja un hidroavión y que se evoluciona sobre el agua que es muy engañosa. En efecto, cuando yo creía estar en el momento de amarizar, agregó, la distancia me ha engañado y un fuerte golpe del aparato sobre el agua rompió los flotadores y produjo la volcadura completa del aparato.”*

Otro que también fue consultado y dio su opinión del accidente fue el teniente Francke, que se encontraba en el O'Higgins y había visto el accidente *“El popular piloto del hidroavión del “O'Higgins” estaba dirigiendo la maniobra de izar el aparato al crucero, y una vez que se hubo desocupado emitió su opinión sobre lo ocurrido diciendo:*

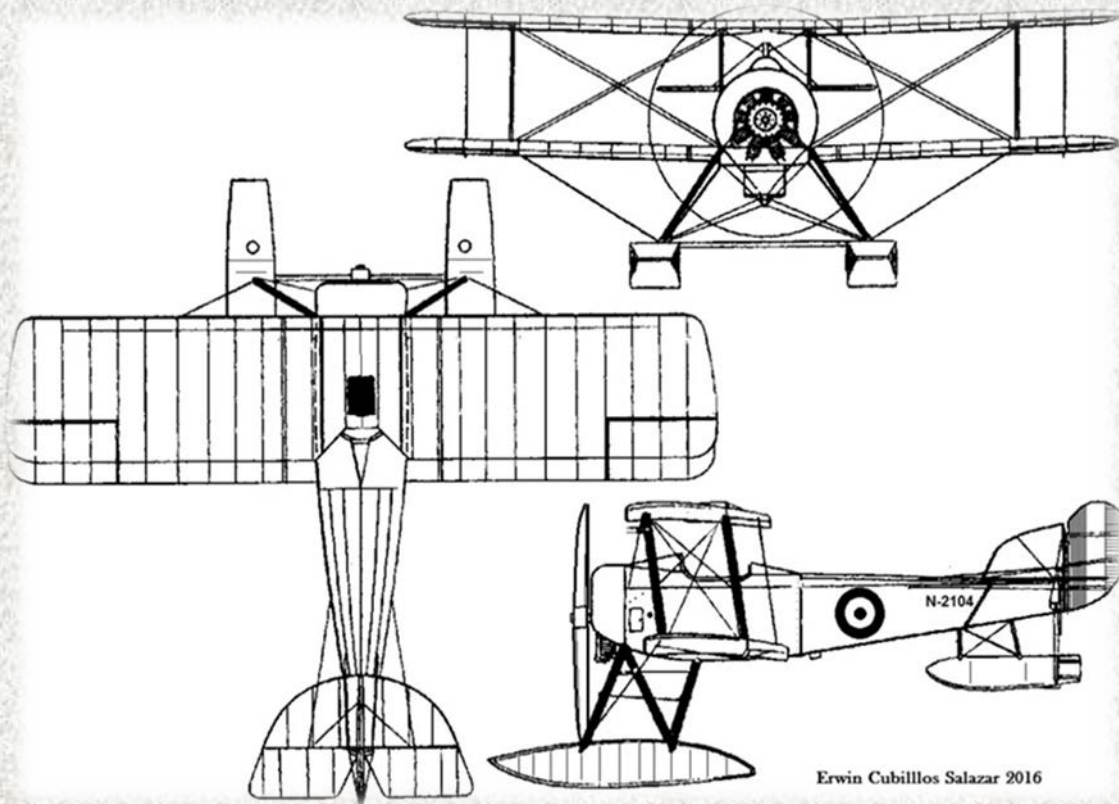
“Lo que nos ha dicho el compañero Lizasoain es un fenómeno perfectamente explicable; no es lo mismo aterrizar que amarizar; el agua engañó al aviador y el aparato sufrió un verdadero capotaje sobre el mar, produciéndose, por la conmoción del golpe, la ruptura de los flotadores”

El avión no fue recuperado y así termino el breve paso de los Sopwith Baby en la Aviación Naval, ya que a partir de esa fecha no hay registro de actividad de vuelo de este tipo de aeronave y tampoco otro accidente. Por las fechas de sus últimos vuelos y accidentes conocidos no alcanzo a usar el timón con el Jack Naval, y tampoco habría cambiado las cucardas por los escudos navales (cuadrados, tipo gallardetes), lo que significa que durante su breve servicio siempre lució como un avión inglés.

Sopwith Baby			
Avión	Serie	A.Navál	Observaciones
Sopwith Baby	N-2103	N-2103	1919 embarca en el crucero O'Higgins, W/O 24/08/20 en Mejillones, impacta con un cañon del O'Higgins
Sopwith Baby	N-2104	N-2104	primer hidroavión que volo en Chile, CRS 03/07/19 Talcahuano. W/O 03/03/21 en Valparaíso
Sopwith Baby	N-1068	N-1068	se desconoce el fin del tercer avión, al parecer no fue recuperado despues de algun un incidente en 1922
* El 28 de febrero de 1920 cae al mar en Iquique un S. Baby al mando del Teniente Manuel Franke bien podria tratarse de este "tercer" Sopwith Baby			

Las características técnicas del Sopwith Baby eran las siguientes:

Avión Hidroavión biplano monomotor, monoplaça de observación y caza
 Envergadura 7,01 metros
 Largo 7,82 metros
 Motor Clerget rotatorio 9B de 110 HP
 Velocidad máxima 162 k/h
 Peso: 557 kilos
 Techo: 3.050 metros
 Autonomía: 2,5 horas
 1 ametralladora de 7,7mm



Erwin Cubillos Salazar 2016

Entre 1919 y 1921 la Aviación Naval no existía formalmente, no disponía de base ni hangares donde instalarse, y contaba con un reducido número de pilotos. Sus aviones Sopwith Baby se habían perdido en accidentes, y ninguno volaba, y los demás aviones recibidos se pudrían en sus cajas de embalaje.

Es así que la Armada decide entregarle un cuadro orgánico a la Aviación Naval partiendo por sentar su desarrollo en Las Torpederas, antigua base levantada por decreto el 3 de abril de 1885.

Posteriormente en 1899 se armó la torpedera "Teniente Rodríguez" de la clase "Austriaca Viper, diseñada por los astilleros Yarrow de Inglaterra, de las que la Armada compró seis y cuatro de ellas llegaron encajonadas. Erróneamente se cita que en Las Torpederas fueron armadas las lanchas torpederas "Ingeniero Mutilla" y la "Guardiamarina Contreras" en 1896. Pues estas se armaron en el astillero Lever, Murphy & Co. de Caleta Abarca en Viña del Mar.



Torpedera Capitán Thompson, idéntica a la Teniente Rodríguez.

(Fotografía Academia de Historia Naval)

Posterior a esto, los galpones de esta base fueron entrando en el olvido, pero en contradicción de lo que se ha señalado, no estaban abandonadas, ya que en las memorias de la Armada de los años 1919 y 1920 estos continúan siendo los galpones donde se guarecen las torpederas, que deben ceder su lugar a los aviones según Decreto 1.578 del 20 de agosto de 1920 cuando son traspasados a la Dirección de Artillería y Fortificaciones para uso de la Aviación Naval. E incluso se menciona que han sufrido daños por los temporales y reparados.

Junio lanzaron al agua los dos botes salvavidas, varándolos nuevamente en Setiembre y reparando las averías ocasionadas por el temporal de Julio; reparó la lancha de combustion interna de la Direccion del Territorio Marítimo, que se destinó al servicio de la Direccion Jeneral, y lanzó al agua el 17 de Diciembre la lancha del señor Intendente de la provincia. El hidro-avion del "O'Higgins" entró a los galpones de Las Torpederas el 12 de Diciembre para una recorrida de máquinas, cambiándosele un ala y flotadores. Sufrieron los galpones en el temporal de Julio desperfectos de consideracion; pero se repararon éstos con personal de los Talleres de la Maestranza de Arsenales.

Recorte de la página 22 de La Memoria del Ministerio de Marina de 1920

Para el tiempo en que se les da un nuevo destino ciertamente se llovían, faltaban vidrios, su piso era de tierra suelta por lo que abundaba

el polvo en suspensión y distaban mucho de ser las instalaciones que albergarían una de las más promisoras armas de defensa del nuevo siglo, pero no es correcto decir que estaban abandonados.

SECCION LANCHAS TORPEDERAS

En virtud del decreto supremo número 1,578, del 20 de Agosto de 1920, se hizo entrega de este Departamento a la Direccion de Artillería y Fortificaciones, para el servicio de aviación. Por esta causa las embarcaciones menores de la Armada guardadas en el galpon, han quedado guardadas en malas condiciones, por lo cual se hace indispensable la construccion de un galpon entre dos edificios de Almacenes

Recorte de la página 171 de La Memoria del Ministerio de Marina "Dirección de Material"

Con este estado de cosas se encontró el primer grupo de aviadores navales cuando se le ordenó iniciar el armado de los demás hidroaviones que se encontraban encajonados, algunos de ellos desde fines de 1918 en Inglaterra, recordemos que los Sopwith Baby se armaron en Talcahuano. La

superioridad le ordeno entonces al Capitán de Corbeta Arístides del Solar Morel dependiendo directamente de la Dirección de Artillería y Fortificaciones, hacerse cargo del armado de los Short 184 y AVRO 504. Los mismos cajones en que llegaron los aviones eran utilizados de mesas o estantes para guardar las herramientas y pertenencias propias de este nuevo servicio. El Capitán Del Solar había captado la atención nacional y el respeto de sus compañeros de armas unos años antes, cuando siendo el comandante del submarino H-3 Rucumilla el 2 de junio de 1919 debió enfrentar el hundimiento del submarino durante unas prácticas en la zona de ejercicios en Talcahuano. Toda la tripulación fue rescatada a salvo gracias a las buenas decisiones que tomo el comandante aislando rápidamente el departamento de baterías y a las rápidas acciones tendientes al rescate efectuadas por la Armada.



Capitán de Corbeta Arístides Del Solar
Fotografía Revista de Marina

Se encontraban en el inicio de esta compleja tarea cuando el Capitán Del Solar fue destinado como agregado aéreo en los Estados Unidos, siendo nombrado como nuevo comandante de la Base Aeronaval Las Torpederas el Capitán de Corbeta señor Edgardo von Schroeders Sarratea.



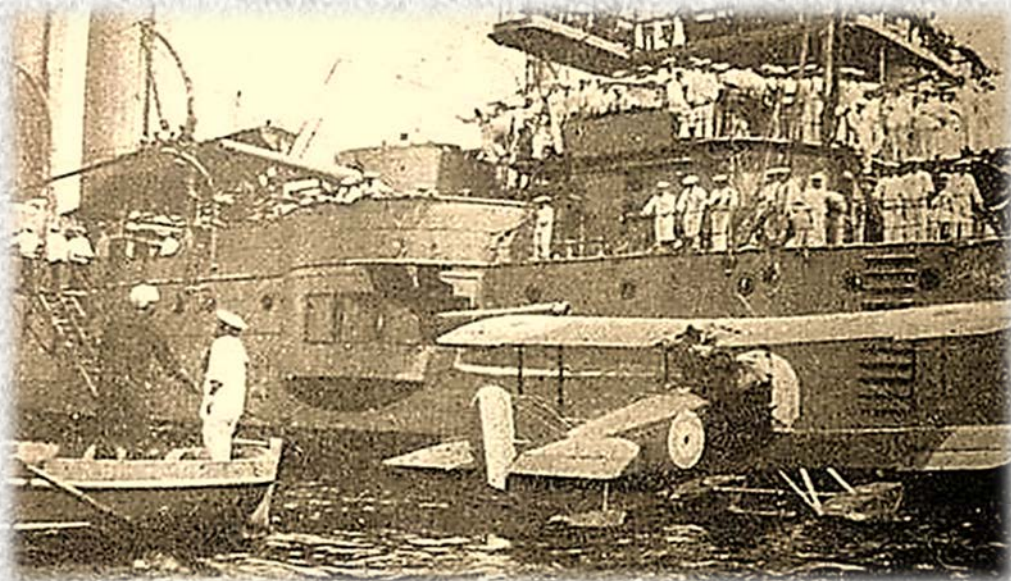
El joven Teniente von Schroeders



Comandante von Schroeders

La Armada mientras tanto buscó ayuda en Inglaterra contratando al Comandante James Lindsay Travers. Por el plazo de un año desde su llegada a Valparaíso, como Asesor e Instructor Técnico del Servicio de Aviación Naval y si el gobierno lo desea de la Fuerza Aérea y la Aviación Militar.

Travers llegó en abril de 1921 asumiendo de inmediato su cargo, y permitiendo con esto que el comandante von Schroeders se pudiera avocar por completo al armado de los aviones que esperaban en los galpones, ya que los Sopwith Baby estaban fuera de vuelo para esa fecha.



Fotografía archivo
MNAE
Sopwith Baby N-2103
junto al Crucero
Acorazado O'Higgins

AVRO 504 K

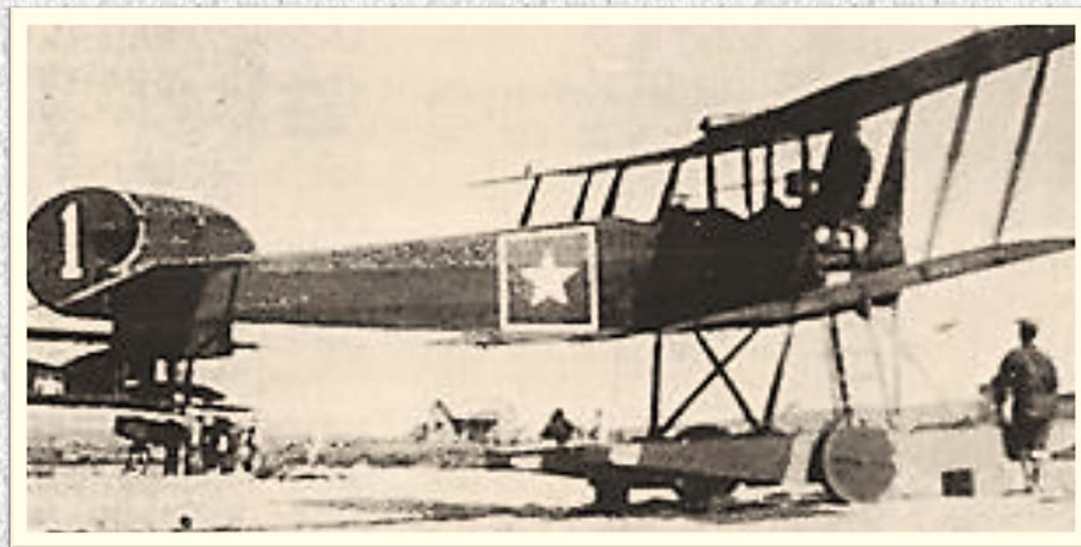
De esta forma el siguiente avión en iniciar sus operaciones fue el AVRO 504K, que al ser utilizados en su versión con flotadores (hidroaviones) correspondería denominarlos correctamente como AVRO 504L. Realizando su primer vuelo bajo los mandos del Comandante Travers el 21 de mayo de 1921 sobre el monumento a Arturo Prat con ocasión del desfile a las Glorias Navales en Valparaíso.

La Armada operó cinco de estos aparatos, con un máximo de tres operacionales al mismo tiempo. Dos recibidos como parte de las compensaciones, uno "made in Chile" (el N°3) y otros dos comprados en agosto de 1921, que al ser incorporados a fines de 1922 se les asignan los mismos números de los dos AVRO originales, provocando con ello la confusión histórica de los anteriores historiadores, al creer que seguían siendo los mismos aviones.

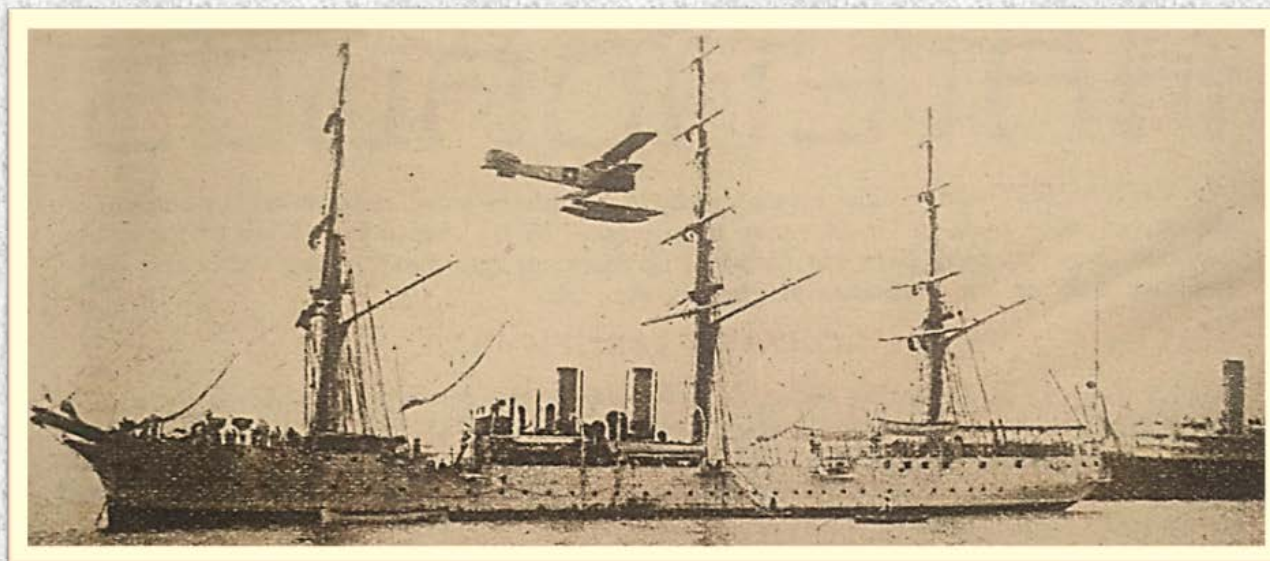


Comandante James Lindsay Travers
(Nótese las insignias británicas del brazo, que serán en el futuro, el distintivo de los pilotos navales de la Armada de Chile)

Comencemos con los dos primeros AVRO 504K entregados a la Armada, que a diferencia de los dos que se entregaron al Servicio Aéreo del Ejército, pueden ser claramente identificados por haber conservado sus marcas originales, como son el número de serie y cucardas inglesas. Estos aviones del Ejército nunca lucieron insignias que los identificaran como aviones Chilenos, ya que volaron y se accidentaron con sus cucardas y matrículas originales (C.100 y C.101). Contrariamente los navales son conocidos por que estos aviones lucen matrícula civil inglesa en las alas con marcas nacionales en el fuselaje.



AVRO N°1
varado en
Quintero
durante la
campaña de
verano de 1922.
En marzo
resultaría
destruido, al
extremo
izquierdo es
notoria la cola
de un Short 184.



AVRO N°2 sobrevolando el Buque Escuela ARA Presidente Sarmiento de la República Argentina durante su estadía en el puerto de Valparaíso, el 21 de septiembre de 1922.

Estos dos aviones aparecen con distinto esquema de pintura, que por ser fotografías en blanco y negro, solo tenemos la certeza de que el N°1 es oscuro y que el N°2 es claro. Con el conocimiento de

colores de fábrica de estos aparatos es que entonces podemos especular que el oscuro mantenía el esquema similar al de sus congéneres del Ejército y también de la RAF, con fuselaje y alas por su parte superior de color verde oscuro (Dark Green), carenado de motor en negro y superficies inferiores en Dope natural.

El AVRO N°2, de acuerdo a la nueva costumbre inglesa debe haber llegado en color aluminio para todo el avión excepto el carenado de motor que se mantenía en negro. Aunque está la duda si se pintó en Chile de color plomo, tal como se pintaban los buques.



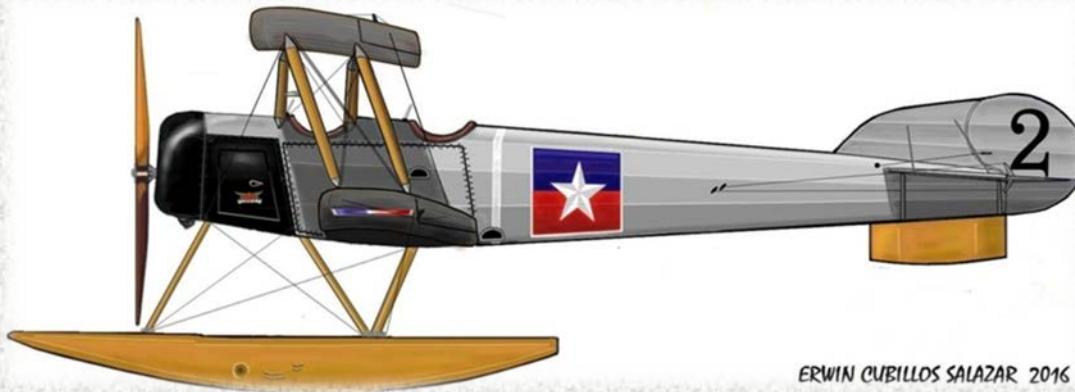
AVRO 540K matricula civil G-EA..? al interior de un hangar en Las Torpederas, al centro de la fotografía de la revista Zig Zag publicada en su edición del 9 de julio de 1921, se aprecian al asesor británico señor James Travers junto al Capitán von Schroeders, ambos de civil.



Esquema de pintura original con que se conoció el primer Naval 1.

ERWIN CUBILLOS SALAZAR 2016

Con estos aviones se dio inicio verdaderamente a las actividades de la Aviación Naval, tanto en Las Torpederas como en el litoral central, ya que con ellos se realizaron constantes vuelos hasta Quintero sea como aviones de enlace o en su rol de instructores, siendo el mismo von Schroeders quien se instruiría en ellos.



Esquema de pintura del primer Naval 2

En 1920 se realizó una colecta pública nacional para equipar de aviones al Ejército y la Armada. Al Servicio Aéreo del Ejército se le entregó la mayor parte de esos dineros, y a la Armada se le asignaron recursos que se utilizaron para la compra de dos aviones Supermarine Channel y más tarde dos AVRO 504K (1).

Curiosamente de estos dos nuevos AVRO, nadie hace mención nuevamente y no se conocen fotos oficiales que se refieran a que son los aviones de la colecta, como si se hace con los del Servicio Aéreo del Ejército, que fueron bautizados con los nombres de aquellas comunas o colectividades que más aportaron en la recaudación.

Los AVRO iniciales se perdieron antes de usar el Jack en el timón, y solo lucían el número en esa zona, por lo que este detalle nos permite diferenciar los primeros con los segundos. A continuación se puede ver a uno de estos aviones con su matrícula original inglesa y que a pesar de ser conocida, nunca ha sido presentada como una foto de los AVRO de la segunda partida recibida por la Armada, adquiridos con dineros de la Colecta Nacional.



AVRO 504K matrícula civil inglesa G-EANE despegando en su vuelo de prueba en Las Torpederas. En un acercamiento y arreglo de la foto, se aprecia claramente la matrícula inglesa sobre el ala, y el número 2 en el fuselaje, lo que nos permite saber que se trata del nuevo naval 2.



Estos dos nuevos aviones AVRO se vendieron a la Armada en agosto de 1921, y su arribo a Chile es posterior a esta fecha, por lo que mal podría tratarse del AVRO fotografiado en el galpón de las Torpederas por la revista Zig Zag y publicado en julio de ese año. Posteriormente este avión luciría sus nuevos colores ya completamente “navalizado”. El Naval N°1 también lució en su llegada matrícula civil inglesa (G-EAMO) y al momento de su presentación ya lucía colores navales.

Estos dos aviones sirvieron un poco más de tiempo que los iniciales. A los que se sumó un tercer AVRO 504K hecho en Chile, fabricado íntegramente en la Maestranza de la Escuela de Aviación Militar en el Bosque, para la Armada por el Ingeniero naval Ernesto Aylwin Gajardo, donde sólo los instrumentos y motor eran de procedencia extranjera. Esto sucedía en 1924 y se cree que el motor utilizado fue un Clerget rotatorio que había pertenecido a uno de los Sopwith Baby, que utilizaba este mismo motor, pero también pudo ser de uno de los dos AVRO iniciales, ya que a esa fecha ya estaban fuera de vuelo por sendos accidentes.



AVRO N°2 siendo varado en Las Torpederas, notar que en el timón luce el Jack y el escudo desplazado más atrás, pasando el número 2 atrás de la cabina



AVRO 504K ex G-EAMO, Naval 1 en su presentación, Base Aeronaval Las Torpederas

5.º Material aéreo y repuestos.

El material aéreo ha sido incrementado con una máquina tipo Avro de doble comando, para instrucción, sin motor y sin tren de aterrizaje por haber en la Base.

Por lo demás, se ha adquirido elementos de consumo y repuestos para reparar el resto de las máquinas.

El Short N.º 6, después de una prolija reparación, entró al servicio el mes de julio, como asimismo el Supermarine N.º 9, entrado al servicio en noviembre.

Actualmente se tiene en servicio los Shorts N.ºs 4 y 6 y los Avros N.ºs 2 y 3, habiéndose enviado a Santiago la N.º 1 el 25 de noviembre, para la instrucción de los oficiales aviadores navales que iban a hacer el curso de maestros.

El bote volador *Guardia Marina Zañartu*, después del período de instrucción en Quintero, entró al hangar para recorrer su casco y motores y sólo se esperan los repuestos del 4.º encargo para dejarlo en condiciones que preste nuevos servicios, cuyos repuestos deberán llegar el próximo año.

Copia de la Memoria del Ministerio de Marina de 1925



ERWIN CUBILLOS SALAZAR 2016

Dos de estos tres aviones se perdieron con una diferencia de tan solo seis días. Primero fue el AVRO N°1, el 19 de mayo de 1926 sufrió un accidente que lo destruyó por completo.

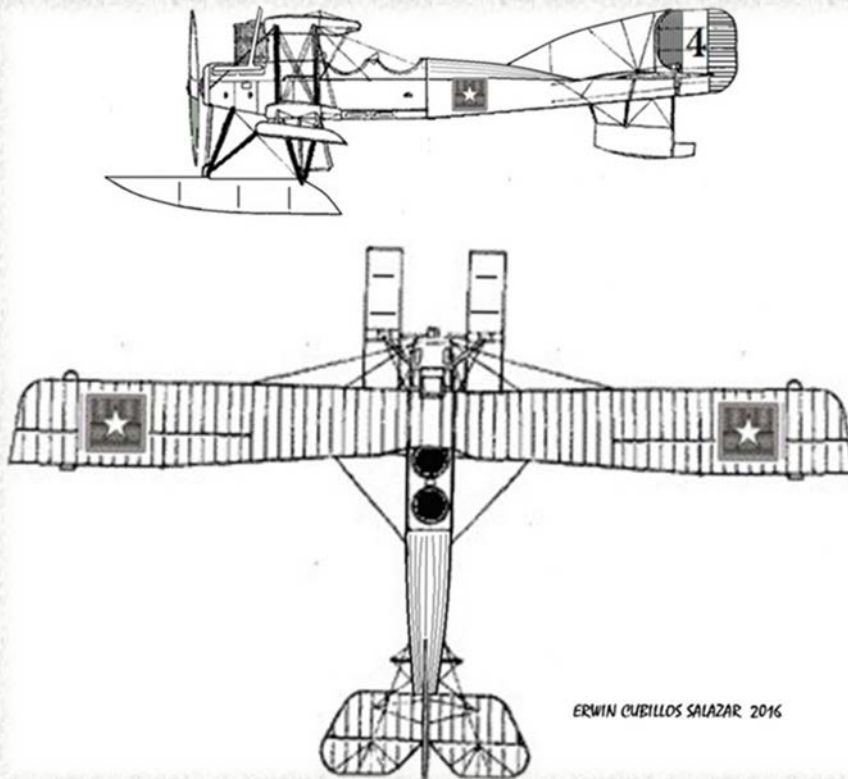
El Teniente 1° Patricio Lynch estaba al mando del avión, acompañado del fotógrafo Carlos Briceño, con quien realizaban prácticas en vista de la proximidad del día de Las Glorias Navales, para lo cual volarían sobre el monumento a Arturo Prat y Briceño aprovecharía de realizar algunas tomas aéreas. Cuando se disponía a amarizar una falla de motor no le permitió terminar la maniobra y fue lanzado sobre las rocas destruyéndose por completo, afortunadamente sus dos ocupantes resultaron ilesos. Días más tarde fue el turno del AVRO N°3, el 25 de mayo mientras realizaba vuelos de práctica en la bahía de Valparaíso.

AVRO 504K 1919			
Avión	Serie	A.Naval	Observaciones
504K		1	primera partida recibidos en 1919. es de color oscuro, W/O 21/03/22 en Quintero, piloto Von Schroeders
504K		2	primera partida recibidos en 1919. es de color claro, W/O 12/11/23 en Las Torpederas
el 21 de mayo de 1921 un AVRO de color claro realizo el primer sobrevuelo del monumento a Prat			

AVRO 504K 1921			
Avión	Matricula	A.Naval	Observaciones
504K	J-746/G-EAMO	1	segundo avión N°1 recibido, W/O 19/05/26 falla de motor en Las Torpederas, piloto Patricio Lynch
504K	J-751/G-EANE	2	en memoria de la Armada de 31 de diciembre de 1925 continuaba en servicio, despues no hay datos.
504CH	3	3	avión construido en 1924 en la maestranza de Santiago por el Ingeniero Ernesto Aylwin. W/O 25/05/26

Short 184

Los otros aviones recibidos en compensación y que fueron armados en paralelo junto a los dos AVRO 504K, eran los Short Admiralty Type 184, de ahora en adelante, Short 184. Este era un avión biplano biplaza, de grandes dimensiones, para reconocimiento, bombardeo y torpedero, para lo cual necesitaba ser un avión muy estable y esto lo conseguía con grandes alas y un plano vertical provisto de una gran aleta dorsal para aumentar la estabilidad lateral.



Los Short recibieron numeración correlativa del 1 al 6 y para el mes de agosto de 1921, ya se tiene noticias de ellos al realizar los Short 1, 2 y 3 un raid hasta Quintero el día 8 de ese mes, los aviones estaban al mando del Comandante Travers, Teniente 1° Francke e ingeniero 3° Alfonso Lizasoain, llevando como observadores al Guardiamarina Alfredo Caces, al Piloto 3° Agustín Alcayaga y a los mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda, estos dos últimos en el avión N°3.

Con este vuelo se salía por primera vez de los deslindes de la bahía de Valparaíso y era la antesala para otro viaje de mayor envergadura que harían estos mismos aviones el día 30 de agosto, cuando tres Short 184 al mando del Comandante Travers realizaron un raid de Las Torpederas a Coquimbo con la misión de incorporarse a las maniobras que realizaría la escuadra en la zona.

Para esto la superioridad envió previamente personal de mantenimiento y repuestos para asistir la agrupación de aviones, y dispuso al transporte Angamos en una posición intermedia para actuar en caso de emergencia.

A las 08:30 horas de la mañana tomaron posición en sus respectivos aviones las tripulaciones, en el Short N°1 piloto Coronel Travers, observador Capitán de Fragata Edgardo Von Schroeders, Short N°2 piloto Teniente 1° Manuel Francke, observador Piloto 3° Agustín Alcayaga, Short N°3 piloto Teniente 2° Humberto Marín y observador Ingeniero 3° Alfonso Lizasoain. Veinte minutos después comenzaron a despegar en orden inverso, una vez en el aire se reunieron sobre el sector de las Salinas en Viña del Mar y emprendieron el viaje directo a Coquimbo.

A las 13:30 horas amarizó el Short N°3 después de haberse extraviado y volado unos 30 minutos hacia el norte. Grande fue el entusiasmo de la ciudadanía Serenense y de Coquimbo que acudió en masa a ver la llegada de los hidroaviones. El entusiasmo pronto pasó a preocupación al pasar las horas y no tener noticias de los aviones N°1 y N°2, para pesar el N°3 no podía incorporarse a la búsqueda ya que uno de sus flotadores estaba haciendo agua, lo que dificultó la búsqueda.

Los aviones al extraviarse consumieron el combustible y ya sin capacidad, debieron amarizar y esperar un pronto auxilio, lo que sucedió a las 06:30 horas del día siguiente cuando el Destructor Uribe avistó el Short N°1 frente a la Punta Bascuñán. Más tarde a las 9:30 el mismo Uribe ubicó al Short N°2 de Francke en la Caleta Saúceo. El Short N°1 fue reabastecido de combustible y retomó el raid volando sin novedad hasta Coquimbo, mientras que el Short N°2 resultó con algunas averías producto del oleaje durante la noche por lo que debió ser izado a bordo del buque.



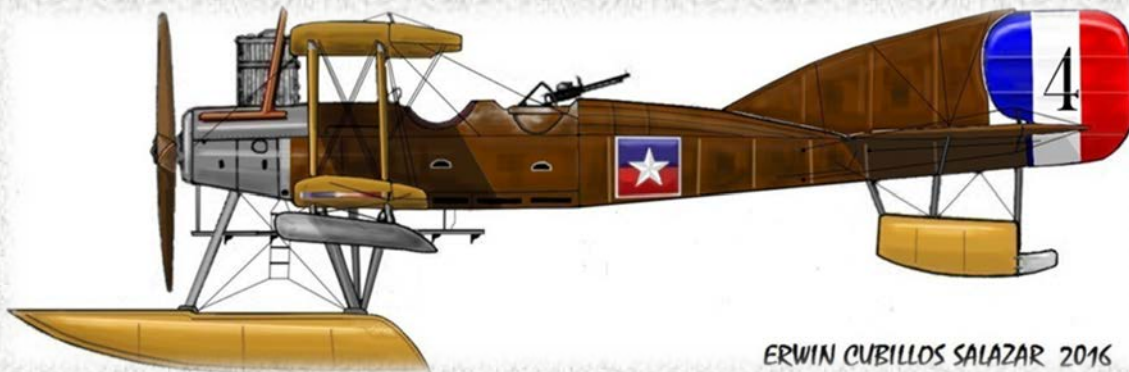
Esquema original inglés, con que se recibieron y probaron inicialmente los Short 184 en Valparaíso, para el raid de agosto de 1921 ya lucían insignias navales nacionales.

Los aviones N°1 y N°2 se incorporaron a los ejercicios navales y posteriormente regresaron a Valparaíso, donde realizaron un ingreso en formación sobre la ciudad que los esperaba para darles una gran bienvenida. Con este hecho comenzaban a incorporarse los puertos y caletas del norte a las rutas de los aviones, que hasta ese momento sólo lo hacían por el interior, preferentemente siguiendo los ramales de los ferrocarriles o líneas telegráficas que por lo general corrían paralelas a las

vías de los trenes. En Septiembre de 1921 para muchos habitantes de las costas del norte de Chile fue la primera vez que vieron volar un avión.

El 16 de enero de 1923 el Short N°4 piloteado por Agustín Alcayaga y conduciendo al doctor Alberto Benítez, alcanzaron los 5.000 metros de altura con el objeto de realizar observaciones científicas, constituyendo esta la primera prueba de esta índole en Sudamérica.

En febrero de 1923 se produce un gran acontecimiento para el país y también para la Aviación Naval, ya que el día 4 de ese mes, el Presidente Arturo Alessandri Palma se transformó en el primer presidente de Chile en volar, y además en un "bote volador". Lo destacado de este vuelo es que fue escoltado todo el tiempo por dos Short 184, siendo así, que estos dos aviones el N°3 y el N°4, se convirtieron en los primeros aviones en dar este tipo de cobertura en el país.



Uno de los Short 184 que dieron escolta al primer vuelo de un presidente en Chile, fue el N°4

Durante los primeros años de la aviación Naval era normal que durante el período de verano los aviones se desplazaran hasta el balneario de Quintero para realizar sus prácticas de vuelo y de lanzamiento de bombas, registrándose el primero de ellos, el 9 de abril de 1923 con el lanzamiento de una bomba en el mar por el Short N°3. La bomba era de 45 kgs., la fue construida en los Arsenales de Marina.



Histórica fotografía, ya que son muy escasa las que muestran aviones con su armamento, sobre todo en este período, en este caso podemos ver al Short N°3 dispuesto para su prueba de bombardeo en Quintero con dos bombas bajo el

rack del fuselaje. Esto se registró el 9 de abril de 1923, y podemos apreciar que para esa fecha el avión ya luce su nuevo esquema de pintura, numero en fondo azul y sus flotadores de punta de ala ya no son los originales.

Felixstowe F-2A

El Felixstowe F-2A es el cuarto tipo de avión entregado como compensación y sólo un ejemplar de este enorme bote volador, que en ese momento era el primer bimotor de la Armada de Chile, y el bimotor más grande en Sudamérica en esos años.

Equipado con sistema de radio y capaz de mantenerse en vuelo por más de cinco horas. Fue armado en Las Torpederas y fue toda una hazaña considerando lo estrecho y precario del lugar. Revisemos sus características para evidenciar la magna tarea de los ingenieros y mecánicos que participaron en su armado.

Sus características eran:

Avión del tipo bote volador de madera y tela de uso militar

Construido por: S.E. Saunders Ltd. Aircraft Manufacturing Co. Ltd. May, Harden & May

Envergadura ala superior 29,15 metros

Largo 14,01 metros

Alto 5,34 metros

Superficie alar 105,3 m²

Peso vacío 3.424 kg

Motor 2 Rolls Royce Eagle VIII V12 de 345 HP

Velocidad 154 k/h

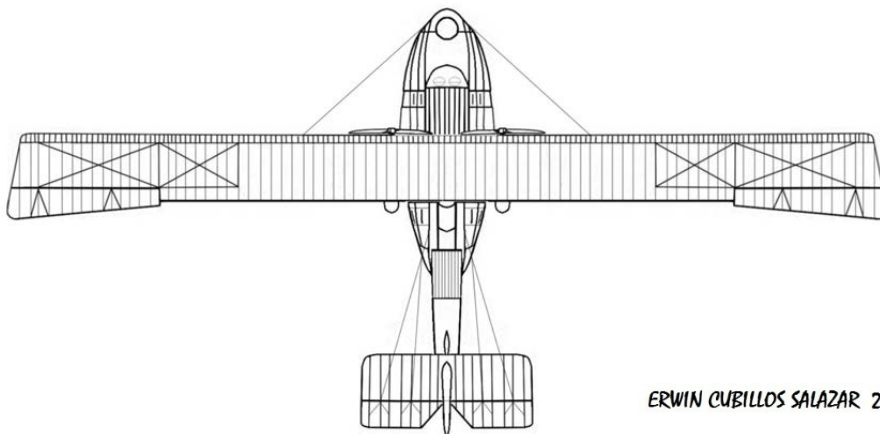
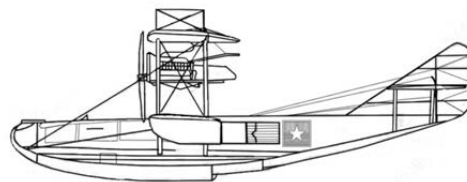
Armamento 4 ametralladoras de 7,7 mm

Bombas hasta 460 libras bajo las alas (208 kilos)

Avión entregado a Chile: N4465 basado en Killingholme

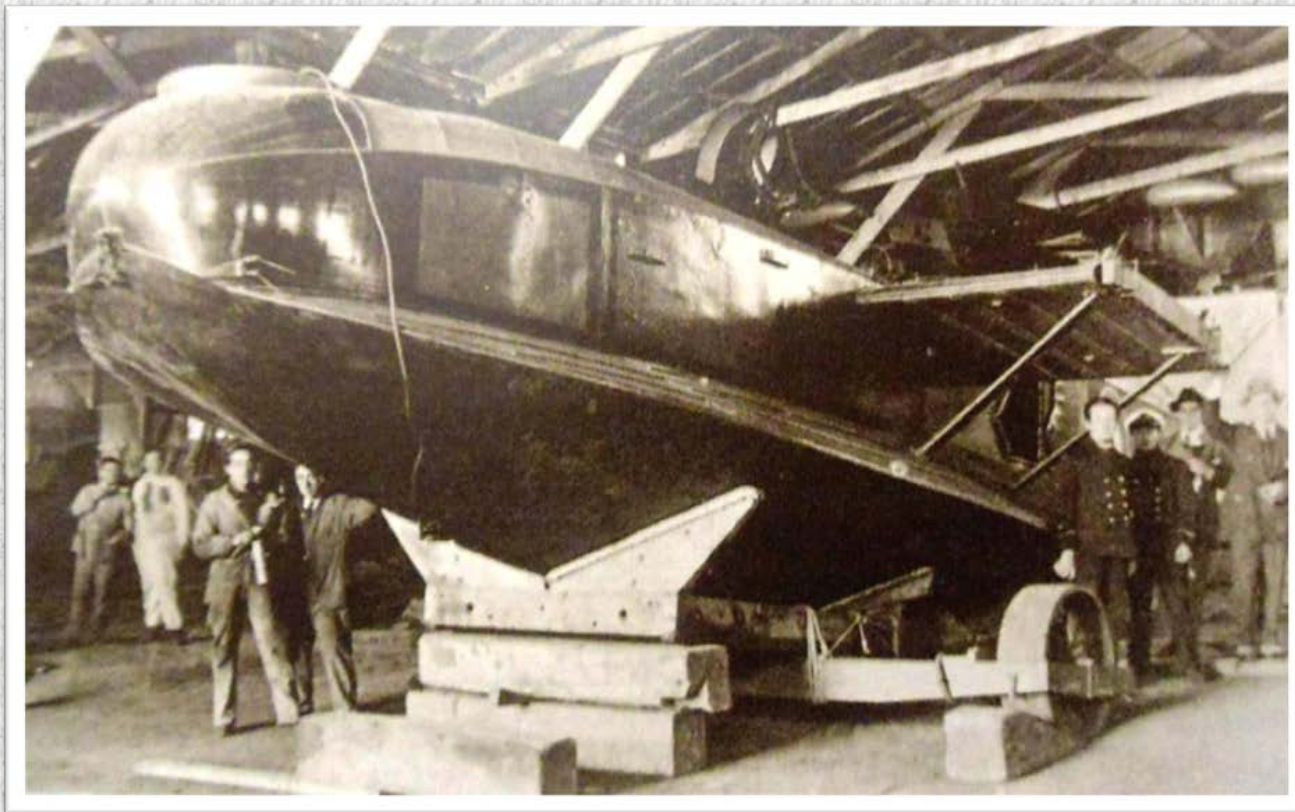


Felixstowe F.2A



ERWIN CUBILLOS SALAZAR 2016

Su armado significó grandes desvelos y fue recibido en 1920. Desde ese tiempo permaneció encajonado. En la fotografía de abajo podemos observar el Felixstowe durante el proceso de armado, y en ella se aprecia el colosal tamaño de su casco, varias veces más grande que el de los aviones que en aquel entonces estaban en servicio con el Ejército o la Armada. Se aprecian también la semi-ala de babor donde se harán firmes los anclajes del motor izquierdo, y se distingue claramente su casco de madera barnizada y el puesto del artillero/observador de proa.



Casco del Felixstowe durante su armado al interior del "Hangar" de Las Torpederas 1921. (Fotografía revista Zig Zag)

Recién el 17 de octubre de 1921, se efectuó el bautizo del enorme bote volador en la Base Aeronaval Las Torpederas, dándole el nombre de "Guardiamarina Zañartu" en homenaje al heroico mártir de la Aviación Naval que falleciera después de un trágico accidente de aviación protagonizado en El Bosque el día 3 de marzo de ese mismo año, y que si bien salió indemne y por sus propios medios, regresó al avión en llamas para salvar a su compañero.

El joven oficial, pereció horas más tarde en el hospital hasta donde llegó con todo su cuerpo quemado, siempre consiente a pesar de no tener piel y sólo huesos calcinados en sus piernas, entregó detalles de su accidente hasta el último momento y sus palabras resonaron para siempre cuando sentándose en la camilla exclamó "hay que ser bien hombre hasta el final". Esta era la tela que recubriría de ahora en adelante este avión cargando con orgullo el nombre de tan gallardo Guardiamarina.

Durante esa jornada, la base se repletó de público que quería admirar el enorme bote volador y ser partícipe de esta ceremonia de bautizo que era la primera que se realizaba en la zona y representaba toda una novedad.

En el acto de bautizo actuó como madrina la señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado, esposa del Director General de la Armada, y entre el numeroso público también asistieron el alto mando de la Armada y altos oficiales del Ejército, entre los oficiales de alto grado el Vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado y Luis Gómez Carreño.



El Director General de la Armada, acompañado de su señora doña Teresa Arlegui quien fue la Madrina de este bote volador.

Al término de la ceremonia el avión fue lanzado al mar y llevado hasta su posición de despegue. Tomando posesión de la nave los tripulantes de este vuelo inaugural, piloto Coronel Travers y el Teniente Humberto Marín, el ingeniero 3° Aristóteles Espinoza, el Ingeniero mecánico británico William Oakes, el Maquinista 1° Juan Constanzo.

Diez minutos para las 11 de la mañana de ese día, despegó el “Zañartu” iniciando una época dorada de la Aviación Naval. Durante el vuelo el enorme avión alcanzó hasta la vecina Viña del Mar, para luego regresar hasta Valparaíso y maravillar al numeroso público que lo observaba desde todos los miradores de la ciudad. El amarizaje se registró frente a los astilleros Las Habas (hoy ASMAR Valparaíso) en la Caleta San Mateo, ya que era evidente que la estrechez de Las Torpederas no era un lugar seguro para su operación, por lo que se dispuso de una boya firmemente fondeada en el lugar para permitir su seguro amarre, pero como vimos por las fotos anteriores regreso a Las Torpederas en otras oportunidades, ya que seguramente allí le fue luego aplicado el Jack en su timón.



Felixstowe F.2ª
al momento de
su bautizo,
perfil del libro
de la
Comandancia
en Jefe de la
Fuerza Aérea
de Chile.



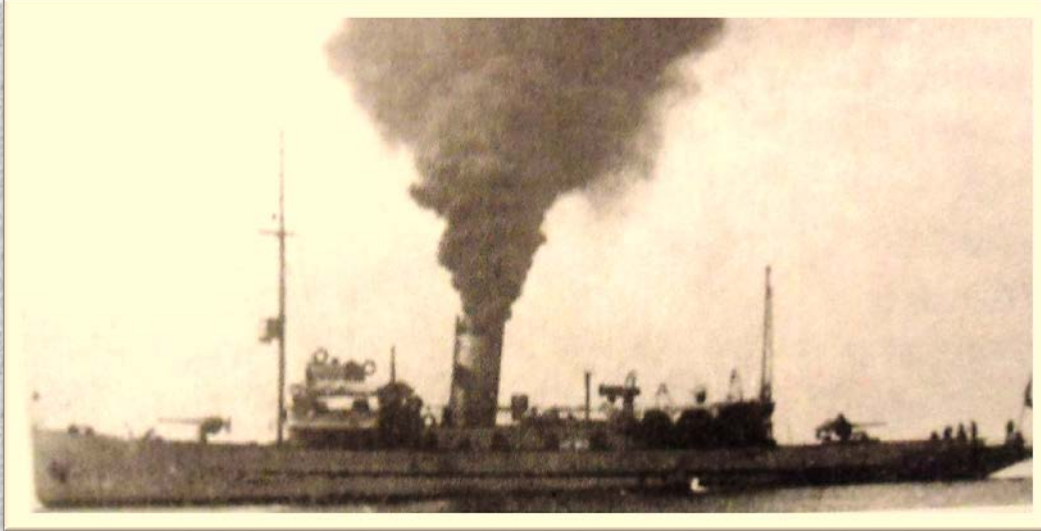
Vista de la proa del Felixstowe F.2A

La llegada de este avión al servicio aceleró lo que ya se sabía de antemano, que Quintero debía habilitarse a la brevedad. En el verano de 1922, se trasladaron los primeros aviones hasta Quintero a solicitud del Comandante von Schroeders. En la oportunidad se enviaron tres aviones, el Short 184 N°3 y N°4 y el AVRO 504K N°1. El día 21 del mismo mes, se incorporó el Felixstowe, seguido del Short 184 N°6 el día 22, dando así inicio a los ejercicios de verano.

El gran bote volador quedó fondeado en una boya puesta ex profeso, mientras el resto de los aviones eran varados durante la noche, el personal alojaba en carpas y algunos oficiales y su comandante en el buque-tender Elicura.



El Guardiamarina Zañartu fondeado en Quintero



Buque Tender
"Elicura".

Durante este período al final del verano es cuando se pierde el AVRO 504K N°1 referido anteriormente y tripulado por von Schroeders. En el mes de abril regresaron todos los aviones y el personal destacado en Quintero, durante 1922 se continuó adquiriendo experiencia, clases teóricas y se volaba cada vez que el tiempo lo permitía, aprovechándose también de armar los nuevos aviones que se sumaron, el Supermarine Channel,

En el verano de 1923 se inició con un nuevo hito en la aviación nacional, cuando el Presidente de la República realizó el primer vuelo de un mandatario, el 4 de febrero, volando desde Valparaíso a Quintero en el Felixstowe pilotado por el Coronel James Travers. Este vuelo fue escoltado por los Short 184 N°3 y 4, pilotados por el Teniente Humberto Marín y el Piloto Agustín Alcayaga, una vez en amarizados en Quintero el mandatario se dirigió a observar los terrenos obsequiados por la señora María Luisa S. de Cousiño, agradeciendo a nombre del gobierno su patriótico gesto altruista.

A las 18:30 hrs., el Presidente estaba de regreso en Valparaíso donde lo esperaba una multitud que enterada de la presencia y vuelo del mandatario acudieron a saludarlo a la bahía. Arturo Alessandri Palma acostumbraba a ver en forma directa los avances en este asunto por lo que mostraba su interés, y por lo mismo podemos atribuir a este vuelo el decreto que más tarde el 16 de marzo de 1923, firmó creando oficialmente la Aviación Naval.

El Zañartu continuaba siendo motivos de elogios en toda la opinión pública nacional con la realización de un raid hasta la nortina ciudad de Arica en 1924, emulando en cierta forma el realizado por el Ejército sobre el país cuando volaron hasta Tacna. La Armada planificó este periplo por las costas de Chile con un primer tramo que se cubrió el día 1 de agosto, despegando el avión a las 10:30 de la mañana con dirección a Coquimbo, fin de la primera etapa, luego seguirían a Huasco, Caldera, Mejillones en Antofagasta, Iquique, para finalmente terminar en Arica.

El regreso se verificó en Valparaíso el día 15 del mismo mes, siendo recibidos con júbilo por la ciudadanía que se encontraba expectante ante la culminación de este raid que había significado 1.786 millas marinas, piloteado por el Comandante Manuel Francke y el Capitán de Fragata Abel Campos.

En 1924 se realizó el primer salto en paracaídas desde un avión sobre el mar en Valparaíso, lanzándose en la oportunidad el Piloto 2° Agustín Alcayaga, desde el bote volador Guardiamarina Zañartu, salto que se realizó el día 11 de noviembre desde 800 metros de altura, pasadas las 18 horas de la tarde.

Destacable es la valentía de Alcayaga, que hasta ese momento nunca había saltado en paracaídas y no tuvo entrenamiento previo, más que algunas instrucciones dadas abordo por el fabricante del paracaídas señor Otto Heinecke.

Este acto de arrojo le valió las felicitaciones de todo el mundo que lo vio caer libremente hasta que se abrió el paracaídas y fue a caer en las cercanías del Acorazado Almirante Latorre, desde donde un bote dispuesto para la prueba se encargó de recogerlo del mar y llevarlo a bordo.



El aviador señor Alcayaga con el señor Hairecke, el teniente señor Francke y otros colegas, después de la prueba.

Supermarine Channel Mk.II

El Supermarine Channel Mk.II tiene el mérito de ser reconocido como el primer avión comprado por la Armada, ya que como se mencionó los anteriores le fueron entregados como parte de las compensaciones de Inglaterra a Chile después de la primera guerra mundial. Dos fueron los que se compraron de este tipo gracias a los dineros entregados a la Armada producto de la colecta nacional pro-fondos "Alas para Chile" de 1920.

Existen pocos antecedentes sobre el uso de este avión por la Armada, ya que siempre fue eclipsado por los vuelos del Felixstowe.

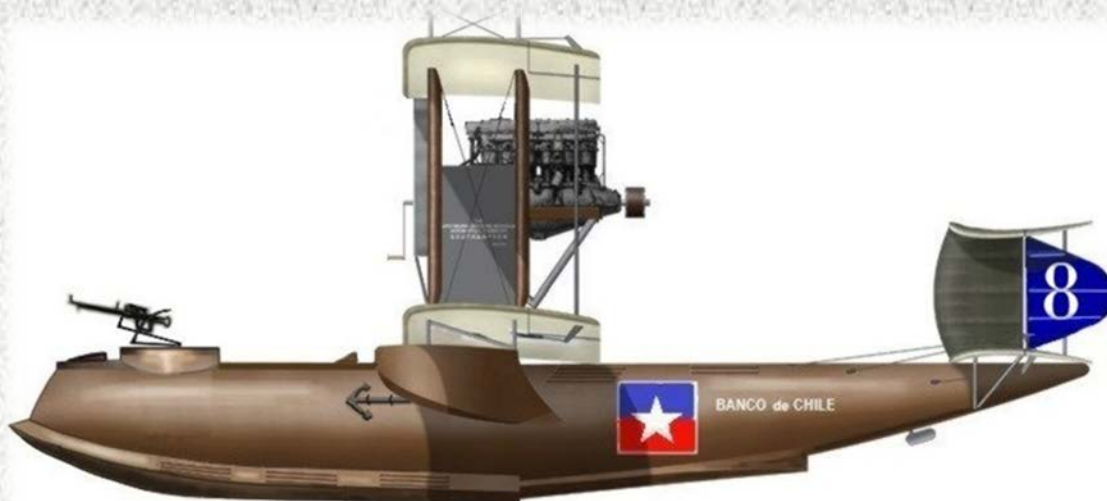
El diseño del modelo Mk.I era anterior al término de la primera guerra mundial, 1916 para ser exacto, y posterior a este conflicto continuó en producción con sus modelos repotenciados como el Mk.II comprado por la Armada, y fue proporcionado a varias armadas como Japón, Suecia, y Noruega, aparte de Chile e Inglaterra.

La Supermarine en la década de los años treinta, se llenaría de reconocimientos con hidroaviones como el Supermarine S.6B ganador del afamado trofeo Schneider y posteriormente con el diseño de uno de los más afamados cazas de la Segunda Guerra Mundial, el Supermarine Spitfire.

Los aviones comprados por la Armada fueron los primeros en lucir insignias nacionales desde fábrica, ya que fueron construidos especialmente para la Armada de Chile, por lo que fueron pioneros en el uso del timón azul, y se les bautizo como "Banco de Chile" y "Fernando Rioja", recibiendo más tarde los números de orden Naval 8 y Naval 9, respectivamente.



Supermarine destinado a Chile en la rampa de pruebas de la fábrica, nótese cómo el avión ya está con el timón pintado de azul y las insignias de la Aviación Naval aplicadas al costado del fuselaje y es visible bajo el ala derecha, constituyéndose de esta manera en los primeros aviones que lucieron marcas nacionales en origen.



Perfil del
Supermarine
Channel Mk.II
Banco de Chile
Naval 8



Estupenda fotografía que muestra el instante en que es bajado al agua, el Naval 8 en Valparaíso.

Del segundo avión no hay mucho material disponible, más que las fotografías de cuando se desprendió de la grúa principal del puerto, conocida como Gran Panchote. La fecha es indeterminada, pero por el hecho de lucir la estrella y como veremos más adelante que el accidente que dejó al N°8 Banco de Chile fuera de servicio el 17 de enero, el “Fernando Rioja” N°9, es nombrado como el receptor de aquello que se pueda salvar del “Banco de Chile”. Sabemos que éste aún estaba en servicio en 1924, pero que cuando se dio de baja en forma definitiva de los libros en 1926, llevaba mucho tiempo fuera de vuelo.



El Supermarine Channel N°9 Fernando Rioja, caído de la grúa, con daños visibles

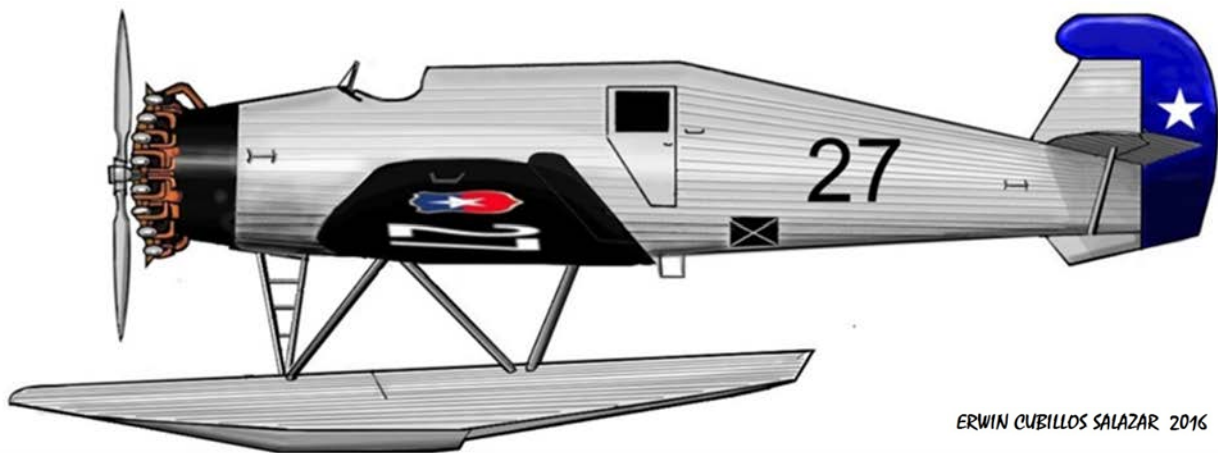
Segunda Parte

Período de Madurez

Más tarde la Armada adquirió su primer avión enteramente metálico y el monoplano Bremen, avión monomotor para seis pasajeros, aparte del piloto y copiloto, con posibilidad de equiparse con flotadores y tren convencional, del cual hay muy pocas fotografías antes de su traspaso a la FAN, en marzo de 1930.

Junkers W.34B

Llegó al país junto al Junkers F-13 cuando este último viajó a Argentina el 19 de marzo de 1925 para escoltar el tren que traía a Arturo Alessandri que regresaba a Chile después del exilio. Al día siguiente el Capitán Baraona emprendió el regreso acompañado del Junkers W.34B "Bremen" que Wilhelm Neuenhofen traía para ofrecerlo a la Armada.



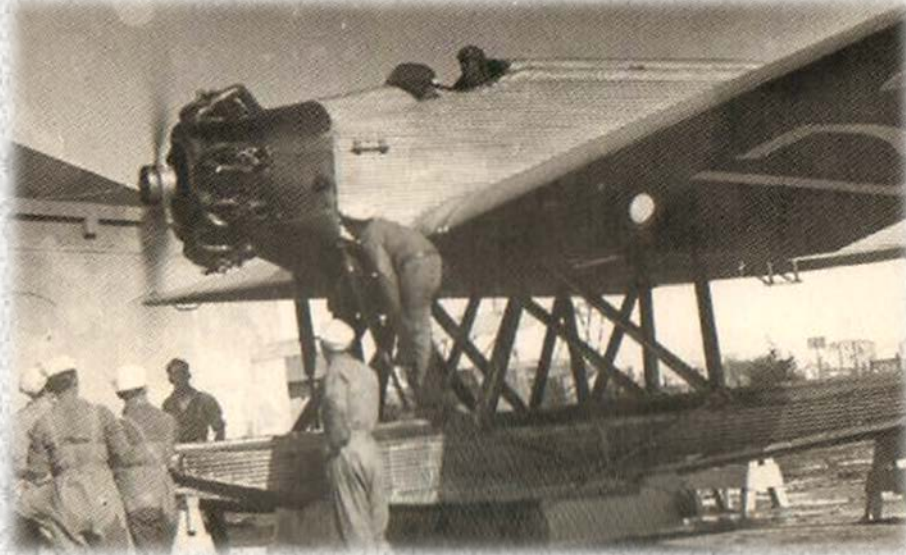
ERWIN CUBILLOS SALAZAR 2016

Perfil del Junkers W.34b Bremen como lucía en 1927

El avión se probó con tren de aterrizaje terrestre y con flotadores, la Armada mostró de inmediato interés en este modelo por sobre el Dornier Do.C que también se le ofreció y presentó con flotadores, siendo muy lento en su versión terrestre, pero muy estable, lo que gustó en el Servicio Aéreo Militar que lo compró para utilizarlo como transporte y principalmente como plataforma para la fotografía aérea. La Armada en cambio, prefirió el Junkers "Bremen" como se llamaba el Junkers W.34b.

Aunque el avión estaba en servicio a modo de "evaluación" con la Armada desde fines de 1925, no fue hasta 1927 que la Armada no contó con el dinero en su presupuesto anual para la adquisición.

El año 1926, es un año de grandes cambios en la aeronáutica mundial y Chile no estaba atrás en sus transformaciones, La Armada estaba envuelta en una renovación de su material aéreo, con la cual esperaba recuperar el sitio de protagonismo que le correspondía.



El Junkers W.34b en Quintero, rodeado de personal naval, luciendo su N°27 invertido en el intradós del ala izquierda y escudo nacional, por lo que la fotografía debe ser posterior a 1926, ya que con la llegada de los Dornier Wal, la Armada cambió al Escudo Nacional como distintivo en sus aviones.

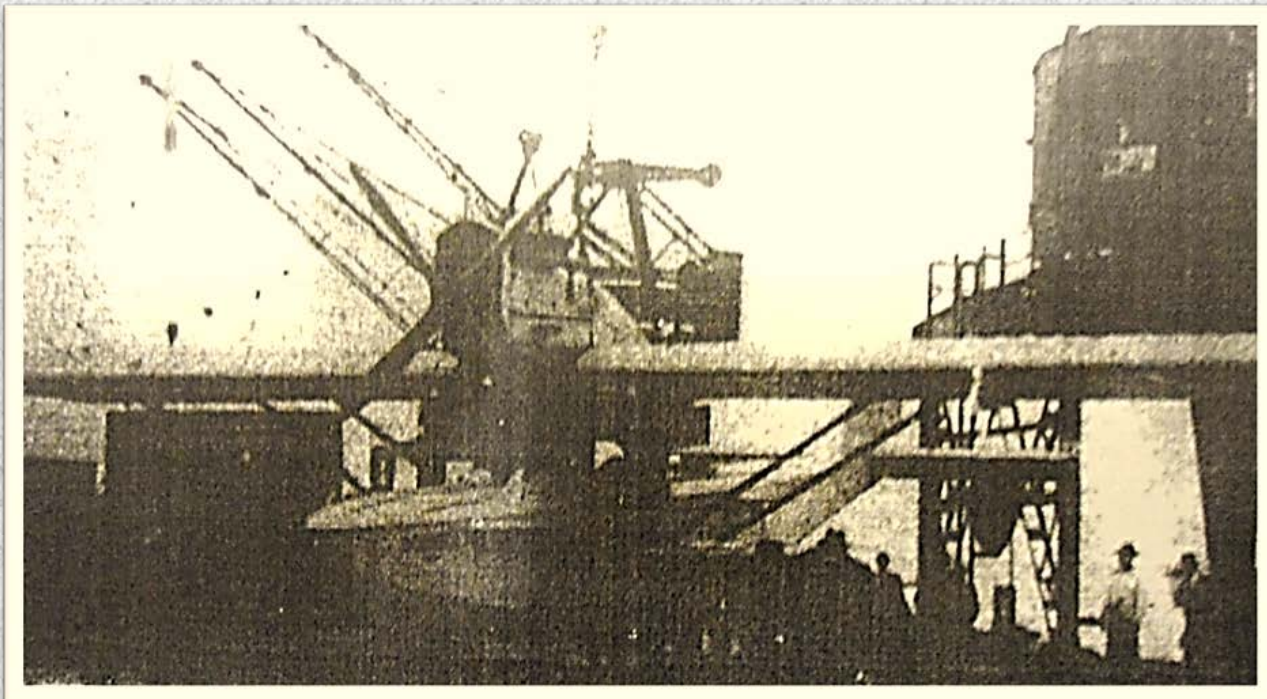
Mientras tanto se sucedían raid constantemente, el Servicio Aéreo Militar, realizaba raid al sur, cubriendo hasta Chiloé, y desde Buenos Aires llegaban noticias de como Ramón Franco con su avión "Plus Ultra" había unido el puerto de "Palos de la Frontera (Huelva) con Buenos Aires", usando un avión Dornier Do.J Wal, como los que la Armada ya había seleccionado para su servicio. Ante esta noticia que convulsiona el ambiente aeronáutico nacional el SAE organizó un raid a Buenos Aires para llevar los parabienes del gobierno al Comandante Franco.

Mientras al país llegan las más afamadas fábricas de aeronaves a demostrar sus aviones, en conocimiento de que Chile debe modernizar sus aviones tanto los del ejército como los de la Armada, se encuentra el más célebre piloto de pruebas y corredor aeronáutico norteamericano, señor James Doolittle, dispuesto a demostrar las bondades del avión de caza Curtiss, mientras a Valparaíso llegan dos aviones alemanes que serán exhibidos, uno un bote volador Dornier Do.E1 para la Armada y el otro un caza para el ejército, ambos aviones serán demostrados por el piloto alemán Carl August von Schoenebeck.

Posteriormente el avión fue aceptado y adquirido por la Armada, que ya había rechazado la compra de los Dornier Libelula y había aumentado la compra de Dornier Do-J Wal de cuatro a ocho aparatos, que se encontraban próximos a arribar, por lo que contar con un avión para preparar a las tripulaciones era del todo necesario. Y por lo demás todo sucedía en un momento en que sólo estaba en servicio el veterano Felixstowe F.2-A Guardia Marina Zañartu, como bote volador.

El Do.E1

El Do.E1 es un avión de ala parasol, monomotor y de aluminio, su aspecto general es el de un Wal reducido en tamaño, por lo que se ajusta muy bien a su tarea de avión escuela para los más grandes Dornier Do-J Wal. De él solo se construyeron cuatro aparatos de los que uno se vendió a Japón y otro a Chile, los otros dos quedaron en Alemania.



Bote volador Dornier Do.E sobre el muelle en Valparaíso, 21 de junio de 1926, dispuesto a ser revisado por una comisión técnica nombrada a tal efecto. (foto revista Sucesos 1926)



Hermoso trabajo de Juan Carlos Velasco, se aprecia con el motor Rolls Royce Eagle IX

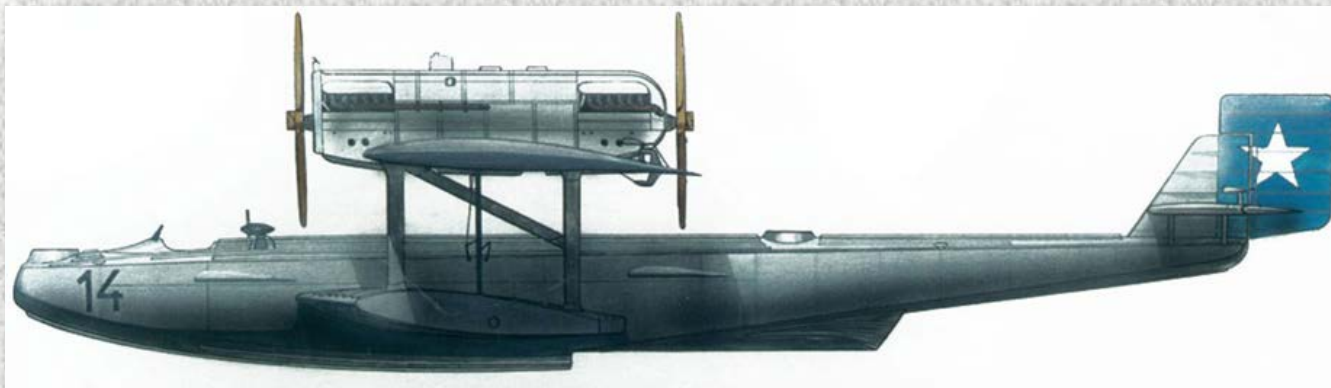
Posterior a la incorporación del Junkers Bremen y el Do-E1, la Armada recibe los que luego serían uno de los más grandes aportes materiales a la formación de la Fuerza Aérea Nacional que realizó la Armada, un avión que fue pionero en abrir las rutas hacia Magallanes, primero con la Armada y continuado en profundidad con la FAN.

Dornier Wal

Nos referimos a los ocho botes voladores Dornier Wal, de diseño alemán, pero fabricados en Italia por las restricciones a Alemania impuestas después de la primera guerra mundial que a esa fecha continuaba vigentes y que los fabricantes alemanes obviaban fabricando en el extranjero. Los cuatro primeros aviones se recibieron en agosto de 1926, correspondiendo a una partida que estaba propulsada por dos motores en tándem Rolls Royce Eagle IX de 365 HP a diferencia de los otros cuatro que llegaron después y estaban propulsados por dos motores Napier Lion V de 450 HP y presentaban

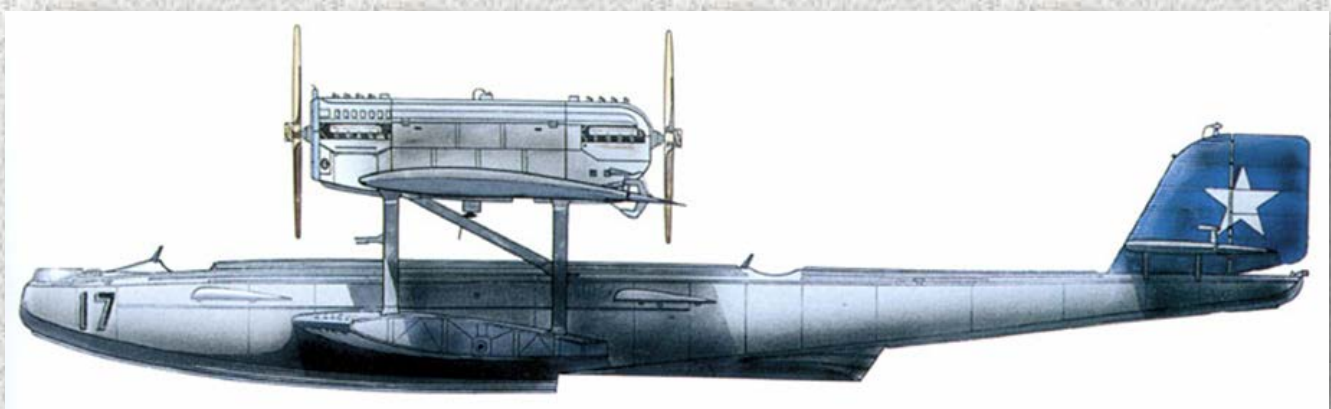
además una diferencia notable en el plano fijo vertical y timón de dirección que los hacía fácilmente identificables los de la primera serie.

Estos primeros Dornier recibieron los números 10, 11, 12 y 14 saltándose el N°13 por una cuestión de superstición. Los de la segunda, partida recibieron los números 15, 16, 17 y 18.

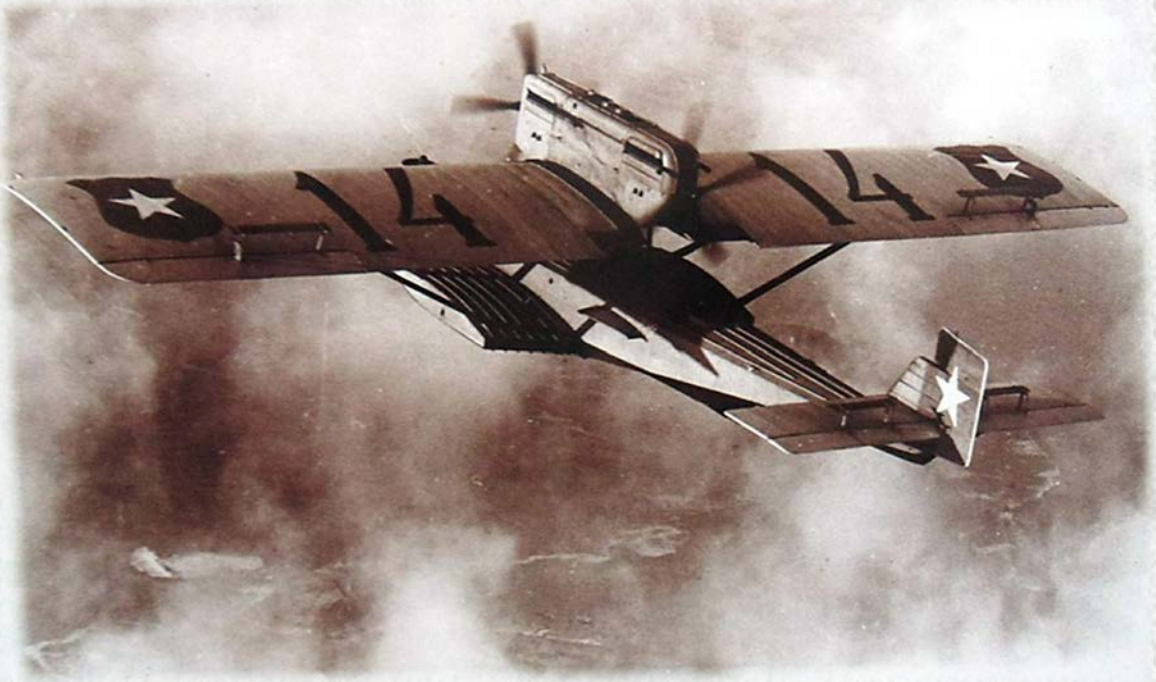


Dornier Wal de la primera partida recibida en agosto de 1926 con motores Rolls Royce y cola escalonada, luce su esquema original en gris claro (dibujo Fuerza Aérea de Chile)

Los aviones fueron armados en los astilleros Las Habas (hoy ASMAR) por no ofrecer seguridad los galpones de Las Torpederas, realizándose el primer vuelo del N°10 en la bahía de Valparaíso el día 22 de noviembre de 1926 a los mandos de los Capitanes Manuel Francke y Luis Marín, quienes habían volado ya estos aviones en su recepción oficial por parte de la Armada en Italia, y habían regresado recientemente de esta comisión de servicio.



Dornier Wal de la segunda partida recibido en diciembre de 1928 con motores Napier Lyon V Estos aviones ya utilizaban en su esquema original, escudos nacionales en las alas. (dibujo Fuerza Aérea de Chile)



En abril de 1927 la aviación naval realizó un raid de largo aliento al Norte, llegando hasta Arica, en este raid se utilizaron los nuevos Dornier J. Wal (ballena) números 10, 11, 12 y 14. Los aviones 10 y 14 volaron hasta Tacna y sin amarizar regresaron a Iquique, el 11 quedó rezagado en Taltal y el 12 sufrió una falla del motor trasero, que se recalentó y se rayaron tres cilindros, por lo que debió amarizar a 4 kilómetros al sur de Arica, desde donde continuó hasta el fondeadero del puerto navegando con la ayuda del motor delantero, posteriormente el motor fue reparado. Así lo informó El Mercurio el día 11 de abril de 1927.

El día doce, los aviones 10, 11 y 14 realizaron la etapa Iquique Antofagasta y en momentos que terminaba su amarizaje, el 14 impactó con su ala derecha una lancha de servicios, el avión 12 había quedado en Arica en reparaciones, a lo que se sumó el 14 en Antofagasta, que también debería ser sometido a reparaciones.



**Dornier
N°17 en
Peulla,
Lago de
Todos los
Santos**



Otro raid, esta vez en sentido contrario, se realizó el 18 de enero de 1929, por los aviones Dornier Wal números 12, 16 y 17, denominado “De Quintero a Chiloé” por la prensa, referido por los entendidos, como el más completo e importante realizado a la fecha, ya que le permitió realizar un reconocimiento de todos los lugares aptos para amarizar en la ruta de sur del mundo. Es decir, los aviadores navales han complementado los estudios costeros e hidrográficos que han efectuado los buques de guerra, en sus largas y penosas estaciones del Sur.



Dornier N°16 en Angelmó, al fondo la Isla Tenglo

Pero los Dornier Wal continuaron realizando vuelos de gran aliento como el del 21 de mayo de 1929, cuando se realizan las grandes fiestas de conmemoración de los 50 años del Combate Naval de Iquique, por lo que la superioridad de la Armada ordenó la asistencia de una delegación de la Aviación Naval a dicha ceremonia, para lo cual se despacharon tres Dornier Wal, los números 15, 16 y 17, los que despegaron de Quintero realizando un viaje casi continuo entre neblinas, que no amilanaron a los

aeronavegantes, que en nueve horas cubrieron la distancia entre ambas ciudades, realizando un flamante ingreso en formación por el cual fueron recibidos con vítores y los pitos de todas las naves y buques surtos en la bahía. El Dornier 15 estaba al mando del Teniente 1° Francisco Bedeneau, el número 16 estaba piloteado por el teniente Tovarias y Aranda, el 17 por el Teniente 1° Santiago Leitao y el Guardiamarina Tomás Gatica.



Recorte de El Mercurio donde se retratan algunos de los participantes del raid al Norte



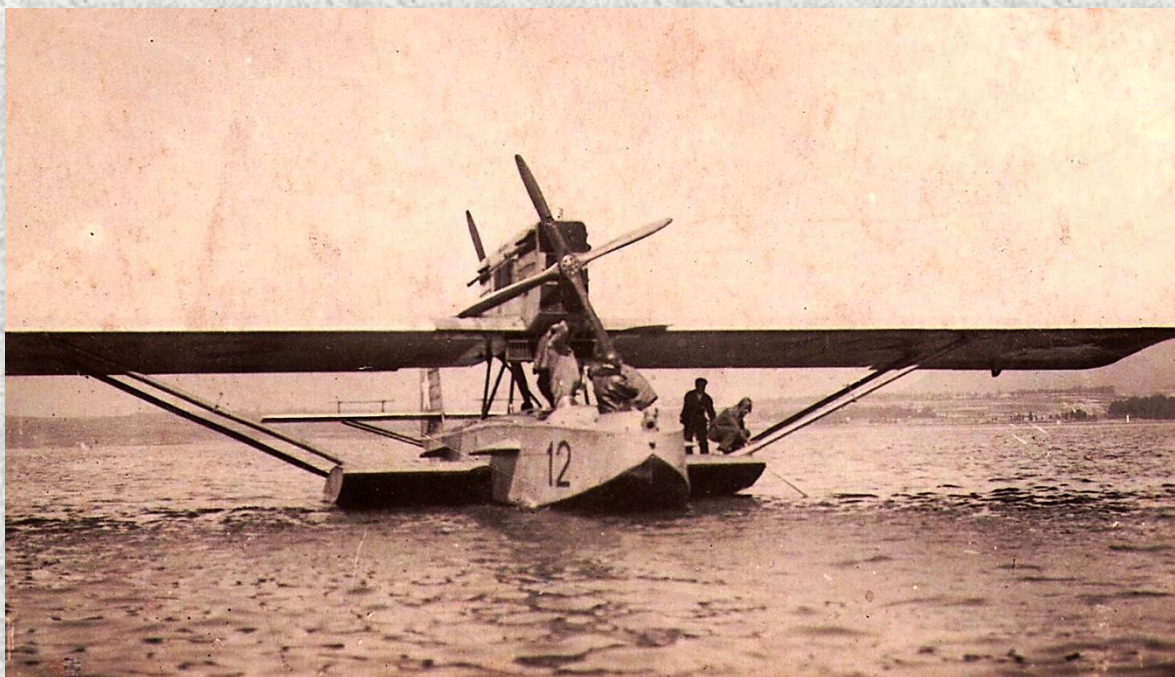
Algunos de los tripulantes que viajaron al norte para el homenaje en conmemoración del 50° aniversario del Combate Naval de Iquique.

De izquierda a derecha, Tenientes Aranda, Leitao, Bedeneau, Tovarias, y los Guardiamarinas Vega y Gatica.

Como una forma de ratificar las tremendas características maríneas y aéreas del que fue uno de los más notables aportes materiales de la Armada de Chile a la formación de la Fuerza Aérea Nacional, transcribimos algunas experiencias relatadas por el Coronel de Aviación y socio del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile don Horacio Barrientos Cofré, (Q.E.P.D.) incluidos en su trabajo "Breve Historia del avión Dornier Wal".

El Coronel Barrientos, perteneció al penúltimo curso de oficiales navales enviados a la Escuela de Aviación entre 1927 y 1928, conformado por un Teniente 2° y cuatro Guardiamarinas 1°, entre los que se contaba don Horacio Barrientos. Posteriormente cuatro de ellos se incorporarían a la FAN. De estas experiencias tomamos como ejemplo algunas comprendidas durante el período de tiempo en que el Dornier Wal pertenecía a la Armada y eran piloteados por oficiales aviadores de la Base Aérea de Quintero.

"En febrero de 1927, se le encomendó al Capitán de Corbeta Av. Manuel Francke explorar hasta 100 millas al interior del Océano Pacífico; al regresar a la Base se encontró con cerrazón en la costa, no pudiendo asegurar su recalada a Quintero, resolvió amarizar en alta mar a pesar de la mar boba, confiando en la probada resistencia del casco del Wal, manteniéndose así toda la noche; despegando al amanecer para arribar sin novedad a Quintero."



"En noviembre de 1927, una escuadrilla de botes voladores Dornier Wal, se encontraba efectuando ejercicios de cooperación con la Escuadra. A causa de un fuerte ventarrón del Sur, se le cortó el remolque del blanco de combate al Transporte Angamos, quedando éste al garete, perdiéndose de vista. Los destroyers que comenzaron la búsqueda no lo pudieron avistar debido a la neblina que existía en esos momentos manteniéndose durante tres días. Como última posibilidad de encontrarlo, se recurrió al Servicio de Aviación Naval, despachando por orden de la Jefatura al Wal 12, piloteado

por el Teniente Jorge Gana y como observador el Teniente de Marina Rafael Calderón. El mismo día y a 90 millas a la cuadra de Cruz Grande, al norte de Coquimbo se ubicó al blanco, inmediatamente se quiso radio-telegrafiar al Crucero O`Higgins la situación en que se encontraba. Al arriar la antena aérea, esta se cortó; en esta emergencia para no perder su ubicación, el Teniente Díaz optó por amarizar a pesar del gran oleaje al lado del blanco, izando la antena en su mástil.

La comunicación fue recibida por el Crucero O`Higgins y gracias a la buena estima de navegación efectuada durante la rebusca, se dio la posición del blanco rumbo y deriva que seguiría, en forma tan precisa, que esa misma noche fue encontrado por el O`Higgins. Una vez terminada la comunicación, el Dornier Wal despegó con fuerte marejada y regresó a Quintero, misión cumplida.”



Magnífica fotografía del Wal 16 amarado en Quintero, que permite apreciar las claras diferencias de las plantas motrices entre el motor Rolls Royce y los Napier Lyon V junto a sus hélices propulsoras, al comparar este con el N°12 en la página anterior.

El último relato de Barrientos hace referencia al uso de sus motores: “El día 3 de diciembre de 1929, volando de Quintero a Talcahuano en el avión Dornier Wal N°17, piloteado por el Teniente Altomiro Aranda Blumer y de copiloto el Guardiamarina Horacio Barrientos Cofré, por falla de motor trasero, hubo de amarizar en alta mar a la cuadra de Constitución y con el motor delantero funcionando, tras grandes marejadas se llegó y atravesó la barra del río Maule, con toda felicidad, llegando a amarrarse en el muelle del puerto, esperando llegue un motor para su reemplazo.”

AVRO 504 LYNX

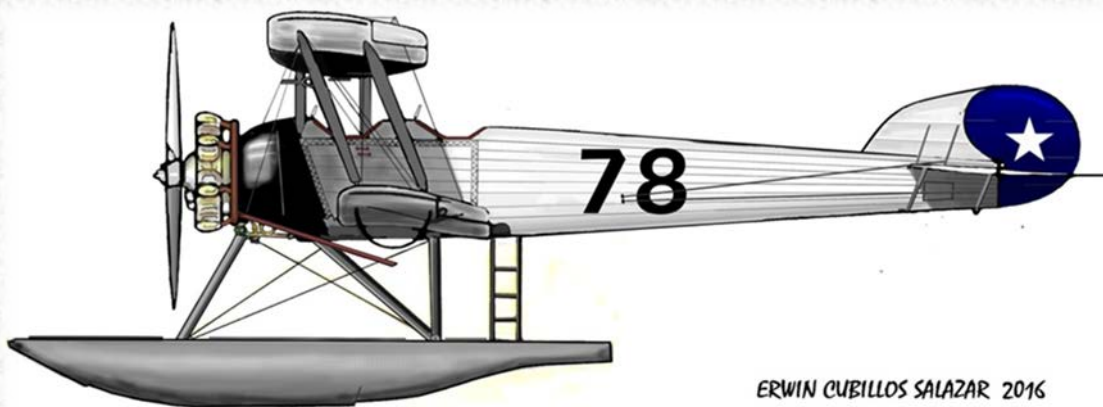
Es conocido que junto con la adquisición de los Dornier Wal en 1925, también se compraron 6 AVRO 504-O, que es la versión con flotadores del 504N (también referidos como AVRO 504N) los que fueron matriculados con números correlativos del 82 al 87.

La característica de este avión que lo hace tan distinto de su hermano el K, es su ala de nuevo diseño que incluye dos estanques de combustible en el intradós a cada lado de la cabina, la aleta dorsal tanto en la versión terrestre (N) como con flotadores (O), sus flotadores de mayor tamaño que los K, y su motor Lynx, que ya no es rotatorio, tiene mayor diámetro y por lo mismo no usa carenado, ya que se habría visto muy sobre dimensionado de tenerlo.



Aviones AVRO Lynx de la Aviación Naval, en los que realizaron su curso de vuelo los oficiales de la Armada en 1927 en El Bosque, Santiago.

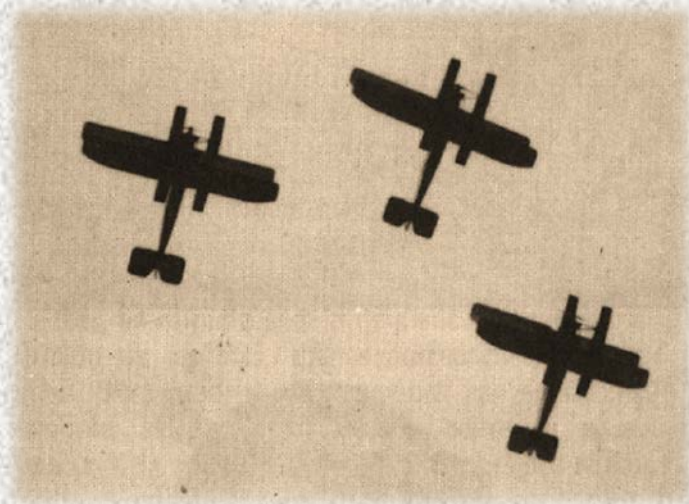
Dos partidas de estos aviones fueron adquiridas por la Armada, la primera en 1925 junto con los Wal y la segunda en 1929, que sirvieron muy poco tiempo en la Aviación Naval, siendo rápidamente heredados a la Fuerza Aérea Nacional.



AVRO 504-O
Lynx en su
versión naval

Estos aviones resultaron del todo exitosos en sus operaciones, ya que al ser convertibles, podían cambiar rápidamente a su versión de hidroaviones o de tren convencional, y de esta manera poder realizar indistintamente el entrenamiento de los pilotos con ambos sistemas y con el mismo avión.

En 1928 se enviaron tres aviones AVRO Lynx con tren de aterrizaje de ruedas (convencional) a El Bosque para la instrucción del curso que se preparaba, aviones que eran rotados permanentemente, situación que cambió en 1929 cuando era Comandante de la Base, el Capitán de Fragata señor Adirio Jessen Ahumada, oficial de gran prestigio entre sus hombres. Bajo su dirección se ejecutaron grandes obras de adelantamiento en la base y se concluyeron otras. Entre las nuevas, destaca una nueva estación de radio de gran poder y el ensanchamiento de la cancha de aterrizaje hacia el sur, en terrenos de la hacienda Normandie. Esta medida fue implementada por la Armada, para no tener que seguir enviando aviones a El Bosque cada vez que debían instruir nuevos pilotos.



Tres AVRO 504-O sobre Viña del Mar

Ampliamente usados para representar a la Armada en festivales aéreos y numerosas festividades que lo requirieran, así por ejemplo podemos mencionar la participación en las actividades de promoción del verano realizadas el 25 de febrero de 1929 entre Valparaíso y Viña del Mar, donde una escuadrilla de AVRO se presentó en vuelo sobre el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar. Formada por los AVRO N° 79 piloteado por el Teniente 1° Edison Díaz, y el Teniente 2° Francisco Tovarias; N° 76 piloto Teniente 2° Jorge Gana con el guardiamarina Alfonso Moraga; N° 81 piloto Teniente 2° Santiago Leitao con el Teniente 2° Francisco Concha; N° 77 piloto Teniente 1° Alfredo Puga y N° 80 piloto Teniente 2° Altomiro Aranda.

Despegaron desde la Base Aeronaval de Quintero y se presentaron en correcta formación a las 17:30 horas sobre las tribunas del Sporting, dirigidos por el Capitán Francke, luego rompieron la formación y realizaron una serie de maniobras acrobáticas, demostrando los aviadores navales gran dominio y audacia en sus loopings y roles que dejaban sin aliento y arrancaban un nutrido aplauso del numeroso público que repletaba las tribunas, pero sin duda el acto de mayor connotación de arrojo fue el que realizaron los tenientes Concha, Tovarias y el Guardiamarina Moraga, al saltar desde sus respectivos aviones sobre la elipse del hipódromo, provocando gran asombro, sobre todo cuando vieron perderse hacia El Salto y pasar muy cerca de los cables de alta tensión del ferrocarril al Guardiamarina Moraga, mientras que Concha y Tovarias caían en la vertical de la tribuna, llegando a tierra en el barrio

Miraflores, minutos más tarde los paracaidistas fueron conducidos al Sporting Club donde recibieron el reconocimiento público, mientras los AVRO se perdían en dirección a Quintero.

De los catorce aviones usados por la aviación naval, sólo uno de ellos se perdió con víctimas fatales antes de su traspaso a la Fuerza Aérea Nacional. Este fue el grave accidente del AVRO N°83 el 21 de mayo de 1930, ocurrido en circunstancias que se realizaba un festival aéreo en la Base Aeronaval de Quintero, que aún que fue entregada a la naciente Fuerza Aérea Nacional en marzo de 1930, el traspaso no se realizó oficialmente hasta el 30 de junio de ese año por lo que este era el último festival aéreo donde la Armada era la dueña de casa e invitaba a los vecinos a volar y ver más de cerca las evoluciones de los aviones.

Para ello, se equiparon con ruedas y realizaron vuelos populares. El Capitán Edison Díaz había realizado varios vuelos con pasajeros antes de sufrir una falla de motor que lo hizo entrar en pérdida y caer sobre el numeroso público asistente. Instantáneamente hallaron la muerte cinco personas y varios más quedaron con diversas heridas, al igual que el Capitán Díaz.

Se cerraba de una manera muy ingrata las operaciones de la Armada en esta base, que tanto empuje le había dado a la comuna de Quintero, ya que desde que se instalaron las primeras carpas en la playa para atender los aviones, era numeroso el público que llegaba hasta el balneario con la sola intención de ver las aeronaves operar en el agua. Prueba de ello, es que entre los fallecidos se encontraban vecinos de la ciudad de Quillota



Quizás el más famoso de los Lynx, el 78 equipado con flotadores en Quintero

Fairey III F

El último de los aviones adquiridos por la Aviación Naval era un avión de antiguo linaje naval, el enorme Fairey III F monomotor triplaza biplano, que era de las últimas evoluciones de este avión con 16 variantes y 964 aviones construidos. En servicio con trece países y catorce escuadrones de la RAF y

cinco del Fleet Air Arm de la Royal Navy que lo utilizaron. La Armada había adquirido un fina sangre para su servicio, un avión enteramente vigente y actualizado, muy adecuado para las operaciones en tierra y en el mar. Con los ingleses vio todo tipo de usos y experimentaciones, incluido ensayos de piloto automático, o como aparatos radio controlados, hoy tan en boga con los Drones.

Los aviones comprados fueron cuatro Fairey III F Mk.I que se equiparon con el motor Napier Lion de 450 HP, y recibieron la numeración 23, 24, 25 y 26, el color de su esquema permaneció inalterable, con un acabado en color aluminio y antideslumbrante en negro. Escudos nacionales en las alas, números negros con ribetes blancos en los costados del fuselaje y en las alas, y en el timón, el "Jack".



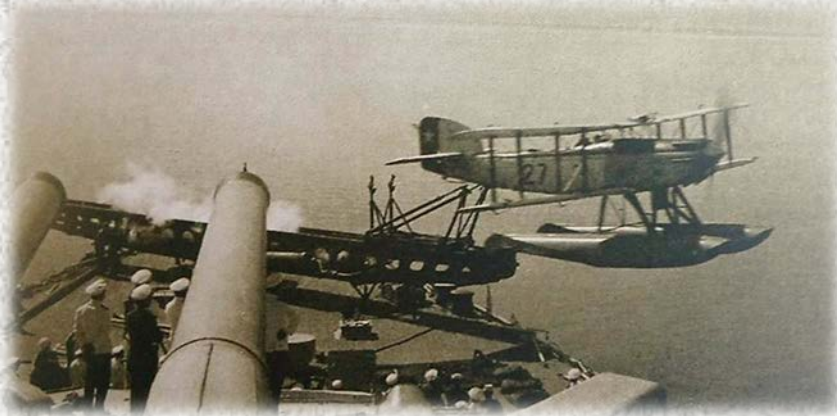
Este perfil de don Samuel Matamala, en técnica de lápiz a color, nos da una clara idea de los colores y marcas de un Fairey III F Mk.I

En 1929 se adquiere otro avión Fairey III F modelo Mk.III, matriculado 27, éste era reforzado para el lanzamiento desde catapulta, por lo que debió realizarse en Italia, la instalación de una de ellas en el Acorazado Almirante Latorre, después que el navío terminara su modernización en Inglaterra.

Con la llegada de este nuevo material, la superioridad de la Armada dispuso en enero de 1928 que dos Suboficiales maquinistas realizaran un curso de montaje, mantenimiento y manejo de motores Napier Lion en Santiago, por tener el Servicio Aéreo del Ejército aviones Vickers Vixen que empleaban motores similares y disponer la Maestranza y Parque de Aviación una gran cantidad de motores y repuestos. Se recordará que antes de terminar su asesoría Capitán de Navío Arnold J. Milley, había recomendado cambiar los motores Rolls Royce de los Dornier Wal de la primera partida, cosa que se hizo a partir de febrero de 1928, facilitando con ello la logística de estos aviones con motores en común.

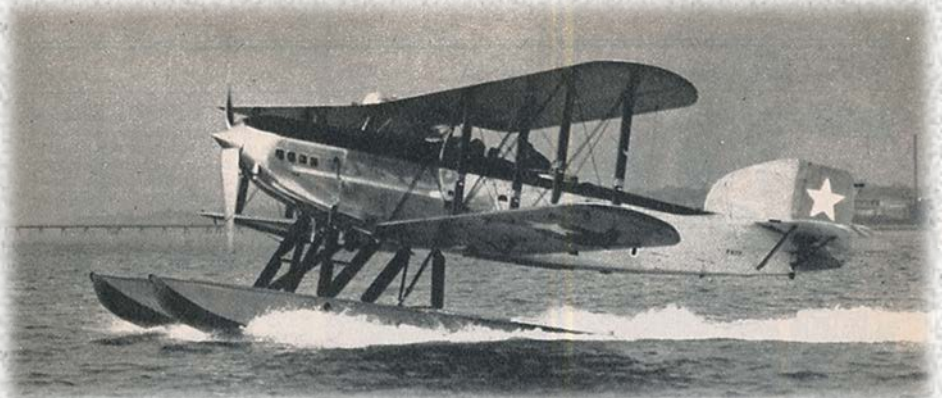
En 1929 se incorpora un quinto avión, quedando nuevamente con cuatro aparatos ya que el N°23 se había perdido en un accidente en la bahía de Quintero a fines de 1929, pero que en nada afectó el profesionalismo del Servicio. Los cuatro aviones serán traspasados posteriormente a la FAN, donde mantendrán su numeración por un tiempo, por lo que no es anormal verlos embarcados en el Almirante Latorre post unificación de los servicios luciendo aún matrícula de dos dígitos (Naval). Al llegar el Acorazado Almirante Latorre después de su alistamiento en Inglaterra y posterior viaje a Italia

para adaptar la catapulta de hidroaviones en la popa, la Armada había entregado sus aviones al nuevo servicio la Fuerza Aérea Nacional, por lo que en ella recayó la responsabilidad de operación de estos aviones a bordo,



El quinto avión recibido fue el Fairey N°27 siendo catapultado del Acorazado Latorre, luego será re- numerado como N°1, ya que al momento de esta fotografía pertenece a la FAN.

Fairey N°24 despegando en Lota el 4 de diciembre de 1929



Hasta marzo de 1930 la Armada había preparado oficialmente 49 “Especialistas de Aviación” como se denominaban a los pilotos de aquella época, para diferenciarlos de los “Pilotos” que egresaban de la Escuela de Pilotines por esos años. Si consideramos que el Capitán de Fragata Edgardo von Schroeders al momento de accidentarse en Quintero el 21 de marzo de 1922 recibía una lección de amarizaje por parte del Ingeniero Espinoza, la cantidad de oficiales pilotos instruidos es de cincuenta, estos en tan sólo catorce años desde el primer curso en 1916, a razón de 3,5 por año, con un total de 46 aeronaves, para diez modelos distintos.

Claro es que todos esos aviones no estuvieron en servicio al mismo tiempo, siendo el año 1930 el de la unificación de los servicios aéreos, cuando más aviones estuvieron en servicio en la Armada, 29 de ellos, compuestos por 10 Dornier Wal, 3 Fairey IIIF, 14 AVRO 504-O, 1 Dornier Do.E, y 1 Junkers W-34b, para treinta pilotos.

El Servicio Aéreo Naval había alcanzado la madurez a la razón de tener que lamentar la vida de varios de sus componentes en seis accidentes con resultados fatales, en los que fallecieron cinco pilotos y dos Maquinistas que viajaban como acompañantes.

De estos oficiales pilotos, la Armada cooperó con veinte (3) de ellos a la naciente Fuerza Aérea Nacional, llegando uno de estos a ocupar el más alto rango en la FAN entre 1931 y 32, el Comandante

Adirio Jessen Ahumada, oficial perteneciente al curso que la Armada envió a la Escuela de Aviación Militar en 1922 con el grado de Teniente 1°.

Para 1930 con el grado de Capitán de Fragata era el Comandante de la Base Aeronaval de Quintero y Comandante de la Aviación Naval.

En 1931 con el grado de Coronel de Aviación, asumió el mando como Subsecretario Interino durante una ausencia del titular, el Comandante de Escuadrilla Arturo Merino Benítez, que obedeciendo a invitaciones de gobiernos extranjeros realizó una gira por Estado Unidos y Europa, en ese año.

Durante este período, se preocupó especialmente del desarrollo de los Servicios (como se denominaba a las actividades logísticas de la Institución), porque había estado a cargo de la Dirección del Material en la recién creada Subsecretaría de Aviación.



Óleo del artista Juan Francisco Jara, del ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional señor Adirio Jessen Ahumada

En 1932, ascendió al grado de Comandante de Grupo y después del retiro del Comandante Vergara Montero, ese mismo año, como también del Comandante de Grupo Marmaduke Grove y del Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez, fue designado Comandante en Jefe de la FAN, cargo que había sido creado en febrero de ese año.



Última fotografía de los aviadores navales antes de la unificación de los servicios, posan frente al hangar de Quintero.

El presente dossier de la Aviación Naval es una síntesis de un libro inédito y próximo a ser publicado **“Los Hidroaviones y Botes Voladores de La Armada de Chile”** N° Registro Propiedad Intelectual: A-270.535 del socio de este Instituto, señor Erwin Cubillos Salazar.



Erwin Cubillos Salazar
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Notas:

1. La Aviación Naval de Chile. 2ª edición 1998 (sic, Carlos Tromben Corvalán. página 81)
2. Charles Christian Witmer, nacido el 6 de junio de 1882, fue un experimentado piloto instructor del Ejército y la Marina norteamericana. A principios de 1911, el inventor, diseñador y piloto pionero señor Glenn Hammond Curtiss aceptó abrir una Escuela de Vuelo, de la cual Charles C. Witmer, fue su primer director e instructor.
3. D.S. N° 753.-28.III.930.- Póngase a disposición del Ministerio del Interior, a los siguientes Oficiales:
Capitán de Fragata, señor Adirio Jessen Ahumada.
Capitanes de Corbeta señores: Manuel Francke Mariotti, Luis H. Marín Manubens, Herbert Youlton Boulet, Edison Díaz Salvo, Darío Mujica Gamboa y Alfredo Puga Monsalves.
Teniente 1º Sr. Santiago Leytao Moya.
Tenientes 2.os Sres.: Francisco Concha Muñoz, Jorge Gana Eastman, Altomiro Aranda Blumer, Marcos Vega Penjean, Horacio Barrientos Jofré, Enrique Byers del Campo y Carlos Zorzi Morelli.
Guardiamarinas de 1ª. Clase, señores: Raúl Mariotti Valverde, Rodolfo Marsh Martin y Carlos Alvear Espinoza.
Teniente 1º Ingeniero Sr. Carlos Nogueira González.
Guardiamarina de 1ª. Ingeniero Sr. Hernán Tapia Caballero.

Bibliografía consultada:

Jonna Doolittle Hoppes. **Calculated Risk: The Extraordinary Life of Jimmy Doolittle -Aviation pioneer and World War II hero.** Santa Monica Press, USA. 2005
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. **Boletín Informativo N°9/2016.**
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. **Boletín Informativo N°4/2016.**
Enrique Flores Álvarez, **Historia de la Aviación en Chile** Tomo I y Tomo II. 1933

Enrique Flores Álvarez, **Historia Aeronáutica de Chile**. 1950
Rodolfo Martínez Ugarte, **Historia de La Fuerza Aérea de Chile** Tomo I. 1963
Rodrigo Fuenzalida B, **La Armada de Chile**, Tomo II. 1975
Carlos Tromben Corbalán, **La Aviación Naval de Chile**. 2° edición 1998
Fuerza Aérea de Chile, Comandancia en Jefe, **Historia de la Fuerza Aérea de Chile**. Tomo I. 1999
Eduardo Werner Cavada, **Alas Sobre Las Aguas**, Boletín N°11 MNAE Julio 2012
Anselmo Aguilar, Danilo Villarroel, **Aviones Marinos...** Boletín N°11 MNAE Julio 2012
Horacio Barrientos Cofré, **Breve Historia Del Avión Dornier Wal**, manuscrito mecanografiado de 1989.
El Mercurio de Valparaíso, edición N°1240 del 4 de julio de 1919
El Mercurio de Santiago, varias ediciones de 1919, a 1930
Revista Sucesos, varias ediciones desde 1912 a 1930
Revista Los Sports varias ediciones desde 1923 a 1930
Revista Zig Zag varias ediciones desde 1916 a 1930
Revista Corre Vuela, varias ediciones de 1912 a 1932
Revista Fuerza Aérea de Chile N°137
Revista Fuerza Aérea de Chile N°144
Revista Fuerza Aérea de Chile N°153
Alberto Fernández Donoso. **La Aviación en Magallanes**. 1994
Alberto Fernández Donoso. **Presencia Europea en la Historia Aeronáutica de Chile**. 1999
Boletín Oficial de La Armada años 1921, 1922, 1923, 1924, 1925 y 1930
Memoria del Ministerio de Marina. Años 1916, 1918,1919, 1920, 1921, 1922, 1925, 1928, 1929 y 1930
Archivo personal: Erwin Cubillos Salazar
Archivo personal: Alberto Fernández Donoso
Archivo personal: Norberto Traub Gainsborg

Páginas web consultadas:

<http://www.patrimoniomaritimo.cl/home/bienvenida.php>
<http://afleetingpeace.org/index.php/aeroplanes/15-aeroplanes/81-register-gb-g-ea>
http://www.airhistory.org.uk/gv/reg_G-E4.html
<http://www.wingnutwings.com/ww/C6F524B67B88293E6FBFDE31B0D592D8>
http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=3011:primer-salto-en-paracaidas&catid=29:instituciones&Itemid=39
<http://www.armada.cl/>
<http://www.historianaval.cl/programas/inicio/>
<http://www.museonaval.cl/>
www.museoaeronautico.gob.cl
<http://web.ipmsusa3.org/content/windsock-datafile-159-ad-flying-boats>
<http://www.secretprojects.co.uk/avrolist1.pdf>
<http://hub.politicsnissues.org/hub/fleetairarmwebri?w=1366;rh=http%3a%2f%2fwww%2efleetairarmarchive%2enet%2fdaedalus%2findex%2ehtml;rd=1>
<http://revistamarina.cl/revistas/2005/5/martin.pdf>
http://www.fach.cl/ex_comandantes.html#Fach/6/

Agradecimientos

Especiales agradecimientos del autor a Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile; Flora Piñol Gómez de la Biblioteca del MNAE; Eduardo Werner Cavada; Rodrigo Jiménez Schmidt; Juan Carlos Velasco García; Anselmo Aguilar Urra; Alberto Fernández Donoso; Rodrigo Larraín Bergen; SOM de la Aviación Naval, Carlos Saldivia Rojas; Rodrigo Germain Novión, Secretario de la Academia de Historia Naval y Marítima; Raimundo Silva Labbé de la Biblioteca Histórica de la Armada por sus valiosos aportes en la realización de este trabajo; lo mismo que para los socios y amigos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile quienes apoyan incondicional y permanentemente con fotografías e ilustraciones, investigaciones, archivos personales y consejos varios.

Rogándoles acusar recibo de la presente ficha histórica, los saluda atentamente.

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	Presidente
Alberto Fernández Donoso	Vicepresidente
Oscar Avendaño Godoy	Director - Secretario
Claudio Cáceres Godoy	Director - Tesorero
Mario Magliocchetti Oleaga	Director
Rino Poletti Barrios	Director
Sandrino Vergara Paredes	Director

Almirante Barroso 67 - Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el IIHACH, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica de nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@ttigroup.net).

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este Boletín reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ha sido revisado por sus autores.