

100 Años de Aviación Militar en Chile

Desde la Aerostación hasta la Idea de Dotar al Ejército de una Especialidad Aérea

IVÁN SIMINIC

Las autoridades militares nacionales fueron pioneras en reconocer y dimensionar el papel que jugaría la aviación en los conflictos por venir. En tal sentido, asesoraron convenientemente a la autoridad política chilena de la época y dieron los pasos necesarios para hacer realidad una audaz idea muy poco tiempo después de que la misma tendencia se impusiera en Europa.

Llegada de la aerostación

Luego de que a contar de 1783 los Montgolfier ganaran fama con sus globos en Francia, Luis XVI, el mismo monarca parisino que había instado a dichos hermanos para que las pruebas de vuelo de sus aerostatos se hicieran transportando personas, envió en viaje a zonas remotas del globo al navegante y botánico Jean François de Galaup, Conde de la Pérouse (1741-1788) con la misión de completar los descubrimientos científico-biológicos de James Cook en el Pacífico y de establecer -también- vínculos político-estratégicos con sus aliados españoles en las islas Filipinas.

En su viaje, La Pérouse llegó a Chile en 1785, desembarcando en la provincia de Concepción. Dentro de las actividades a realizar se dio la posibilidad de elevar un globo sin tripulantes, hecho que se considera como el primero de su tipo dentro del territorio nacional.

Años después, en el Santiago de 1839 se produjo la visita de un norteamericano que quiso ganar algún dinero mediante la exhibición de algunos globos que pretendió elevar en la Plaza de Armas de la ciudad. Luego de que la primera tentativa fracasara y provocara gran enojo popular, habría sido un joven chileno de nombre desconocido quien se habría asociado con el extranjero para prestarse como pasajero de dichas elevaciones, las que tuvieron éxito comercial durante algunas semanas.

En septiembre de 1857, Luis Vernert, otro aeronauta francés, visitó la capital y también logró hacer algunos ascensos.

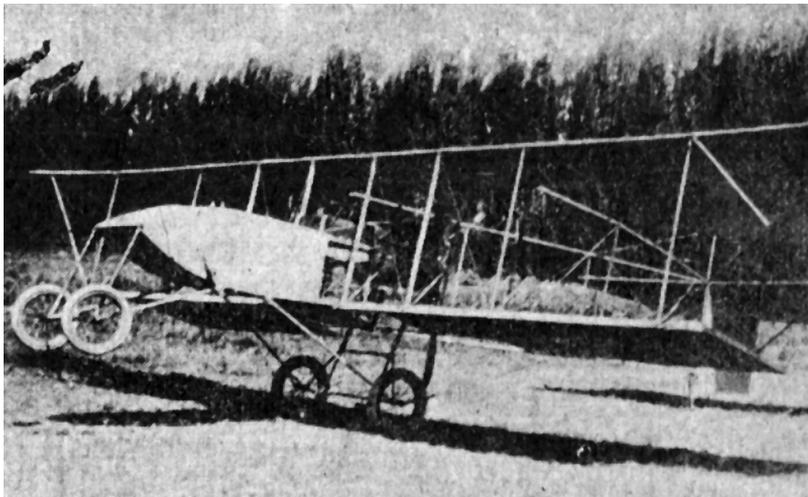
En el amplio período comprendido entre 1876 y 1894, el estadounidense Eduardo Laiselle, integrante de una compañía de acrobacias, logró hacer más de 150 elevaciones en Santiago y en otras ciudades locales. Después, este sujeto se enroló en el ejército que combatió contra peruanos y bolivianos en la Guerra del Pacífico (1879-1883) y luego también vio acción durante la Guerra Civil de 1891. Interesante sería saber si es que en algún momento Laiselle trasladó sus habilidades como aeronauta al campo de batalla en los desiertos del norte, y si es que durante las contiendas alguna vez un aerostato se elevó con alguna misión militar específica; hasta ahora no hay registro de aquello.

Aún con el éxito de la aerostación en Europa y de las certezas de su aplicación militar, los primeros observadores locales de las ventajas tácticas que se podrían derivar para el Ejército del empleo de estos ingenios ya daban señales de cierta visión muy objetiva. Así, la publicación *Revista Militar* (1.12.1887, p. 472) presentaba un artículo (Arredondo, N.) que sostenía que “*es indudable el hecho que los todos los inconvenientes que hasta la fecha puede haber presentado o presenta la navegación aérea por medio de globos tiene por causa el no poder ser dirigidos a voluntad por el que los gobierna; pudiéndose en consecuencia asegurar que no solo se subsanarían todos esos inconvenientes sino que los usos de ellos se multiplicarían si algún día se llega a conseguir su dirección*”.

Finalmente, para la celebración del primer centenario del inicio del proceso independentista nacional (1910) se produjeron en Santiago dos acontecimientos notables: la visita del aeronauta y trapecista colombiano Domingo Valencia, quien hizo varias ascensiones, y el vuelo en globo de la primera mujer chilena en hacerlo, la señorita Inés Clark.

1910: Debuta la aviación en Chile

Fue también con motivo de conmemorarse en septiembre de 1910 el primer centenario de la iniciación de nuestro proceso independentista, que la planificación de las actividades festivas en torno a este acontecimiento incluyó la posibilidad de la elevación de una aeronave en forma. Para tal efecto, los ciudadanos locales David Echeverría y Miguel Covarrubias decidieron hacer algunos vuelos demostrativos pagados, empresa para la cual adquirieron en Francia un avión Voisin de 50 hp. Para las pruebas de rigor, la empresa contrató a César Copetta, un francés residente, quien, el 21 de agosto de 1910, en los preparativos de las celebraciones oficiales, logró remontar el vuelo en el sector sur oriente de Santiago. Este evento se reconoce como la primera elevación en Chile de un aparato más pesado que el aire.



Voisin militar chileno

En las postrimerías del mismo año, procedente de Europa y para hacer algunas exhibiciones, visitó Santiago el aviador italiano Bartolomé Cattaneo. Equipado con un Blériot de 50 hp, este aviador hizo varias demostraciones en diciembre, a las cuales asistieron -entre varios otros miles de nacionales- un par de impresionados jóvenes oficiales de Ejército: Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín.

Cabe recordar que fue también en 1910 que falleció en un accidente en el Atlántico norte quien habría sido el primer aviador de sangre chilena, el señor Cecil Grace. Éste, nacido en la ciudad de Viña del Mar en 1886, a sus 6 años de edad había sido llevado a vivir a Inglaterra, y en su juventud se convirtió en el cuarto aviador graduado en tierras británicas. En diciembre de 1910 murió al intentar el cruce del Canal de la Mancha desde la isla al continente, mientras trataba de ganar un premio en dinero al aviador que lograra superar esa prueba.

El interés militar: visionarios oficiales chilenos y nuestros primeros aviadores y mecánicos

En 1909 correspondió al general Arístides Pinto Concha, a la sazón Inspector de los Establecimientos de Instrucción del Ejército de Chile, ordenar al teniente coronel Mariano Navarrete, delegado militar en Francia, que hiciera los primeros informes respecto de las posibilidades reales de establecer la aviación militar en Chile. Navarrete propuso la creación de un servicio de aviación autónomo que estuviera compuesto por sendas secciones de globos, dirigibles y aviones.

En mayo de 1910 viajó a Francia el oficial ingeniero teniente coronel Pedro Pablo Dartnell, quien a su vez recibió de parte del general artillero Roberto Silva Renard, adicto militar en Alemania y jefe de los oficiales chilenos destacados en Europa, la orden de elaborar un informe definitivo que abordara la posibilidad de establecer la aviación militar en Chile. En diciembre del mismo año, y luego de haber visitado las principales casas constructoras locales y conversado con los sujetos más ilustrados y versados en aviación, Dartnell presentó su informe, macizo documento en el que se vertieron novedosos y visionarios conceptos en torno a la cuestión aeronáutica. Algunas de sus conclusiones fueron:

- Comprar solo aviones para el servicio militar, no globos; enumeró y describió los mejores aparatos disponibles para Chile;
- Favorable apreciación acerca del uso de los aeroplanos en las guerras del futuro y de su posibilidad de ser armados;
- La posibilidad real del uso de aviones de “observación, comunicación y combate” dentro del Ejército;
- Destacó la importancia crucial que debería darse a la formación de mecánicos y especialistas terrestres.

Adicionalmente, en similares fechas otros oficiales nacionales también elaboraron sendos informes positivos (comandante Julio Brownell, adicto en Francia, sobre la organización militar aérea francesa, y comandante Alfredo Schonmyer, adicto en Gran Bretaña, sobre el estado de la industria inglesa).

Fue también a fines de 1910 que el ya mencionado general Arístides Pinto Concha, actuando ahora como Ministro de Guerra y Marina, designó en Santiago a una comisión militar destinada a pronunciarse acerca de la posibilidad de adquirir aviones para el Ejército. En 1911, Pinto Concha fue designado presidente de la Comisión Militar Chilena en Europa, trasladándose en febrero hacia el Viejo Continente. Paralelamente, dos oficiales de Ejército eran comisionados a la Escuela Blériot en París para recibir instrucción de vuelo: los ya mencionados Ávalos y Molina. En julio del mismo año, estos dos militares recibieron sus brevet de pilotos por parte de la Federación Aeronáutica Internacional y -también ese año- Ávalos recibía para Chile el primer avión militar: un Blériot de 50 hp llamado “Manuel Rodríguez”. Sería en este aparato que ese año se realizaría en Francia el primer vuelo de un avión chileno luciendo las escarapelas nacionales.

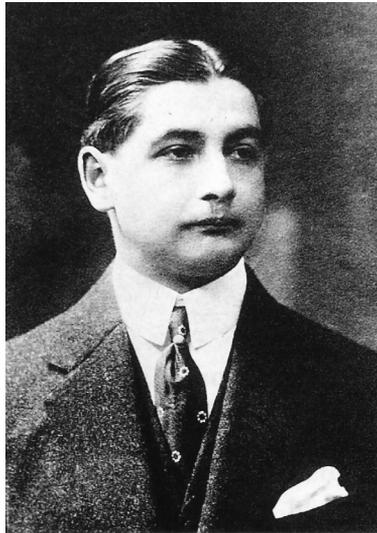
De vuelta en Chile luego de su comisión europea, en 1912 el general Pinto Concha concluyó:

- Proponer un plan de desarrollo aeronáutico cuatrienal, a contar de 1913;
- Fundar una Escuela de Aeronáutica Militar y también toda la infraestructura necesaria para sostener el material aéreo;
- Formar en los años siguientes las respectivas compañías operativas de vuelo con los egresados de la Escuela;
- Crear una Inspectoría General de Aviación (dependiente del Ministerio de Guerra).

Luego de recibir otros aparatos, en noviembre de 1912 el capitán Ávalos regresó a Santiago para asumir interinamente la dirección de la Escuela de Aeronáutica Militar, establecimiento que se crearía en febrero de 1913.

Finalmente, los primeros mecánicos de Ejército que recibieron cursos en Europa en previsión de los servicios que deberían prestar para la Aviación Militar nacional fueron los señores Pedro Donoso y Miguel Cabezas, quienes lograron también convertirse en pilotos en 1913, año en el que regresaron a Chile a continuar prestando sus valiosos servicios.

Nacimiento de la Aviación Militar y de la Escuela de Aeronáutica Militar



Capitán Manuel Ávalos Prado

Luego de todas estas actividades preliminares mencionadas, durante 1913 se fundan la Aviación Militar chilena y la Escuela de Aeronáutica Militar. El país entonces era gobernado por el Presidente de la República don Ramón Barros Luco (1910-1915).

Fue la Ley N° 2.771 de 1913 la que autorizó al Ejército para proceder a la creación de sus servicios aeronáuticos, siendo nombrado como Inspector General de Aeronáutica el general Aristides Pinto Concha, hecho que ocurrió en mayo del mismo año.

Por su parte, fue el Decreto Supremo N° 187 de 11 de febrero de 1913 el que dio nacimiento a la Escuela de Aeronáutica Militar.

Como Director de la Escuela el 22 de febrero del mismo año se designó originalmente al teniente coronel Carlos Hinojosa, quien se encontraba comisionado en Alemania y que, sin embargo, nunca ejerció el mando efectivo de dicha academia, siendo permanentemente reemplazado -hasta 1915- en calidad de interino por el propio capitán Ávalos.

En el área de mantenimiento y mecánica destacaron en esta etapa inicial los nombres de los pilotos mecánicos Miguel Cabezas, Pedro Donoso, Amadeo Schudek y Manuel Penelas. Como jefe de todos ellos actuaba el ingeniero naval don Pedro Andrade Moss.

La finalidad principal de la Escuela sería adiestrar oficiales y suboficiales como pilotos aviadores, pilotos mecánicos o pilotos aerostáticos para su servicio en el Ejército; para lograrlo, abrió la postulación para ingresar a ella a capitanes, tenientes 1° y 2° y suboficiales interesados, de cualquier arma que provinieran.

La Escuela se estableció en el terreno agrícola fiscal de Lo Espejo, usado hasta esa fecha para algunos menesteres propios de la policía de la época. Este sitio tenía unos 600 mil metros cuadrados de superficie, aunque carecía de las mejores características como centro de instrucción de aviación, debido a algunas estrecheces y al hecho de estar rodeado de árboles. Con el tiempo, la base fue creciendo hasta abarcar los terrenos aledaños del Regimiento de Ferrocarrileros y algunas extensiones del sector norte adquiridas a contar de 1918 en la chacra De Mabile, año en que la aviación militar recibió una numerosa partida de aviones de guerra procedentes de Gran Bretaña y cuya operación segura requería un campo de mayores dimensiones.

El primer curso de alumnos

Dadas las circunstancias mencionadas, el alto mando del Ejército hizo un llamado para quienes estuvieran interesados en ingresar a la Escuela y cumplieran con los requisitos básicos físicos, intelectuales y médicos exigidos. Se presentaron unos 60 candidatos, los que fueron examinados en una serie de materias por una comisión presidida por el propio general Pinto Concha, cuerpo colegiado que el 17 de marzo de 1913 dio su veredicto final, aceptando el ingreso de los siguientes oficiales y suboficiales:

Oficiales:

Amadeo Casarino, Víctor Contreras, Alejandro Bello, Tucapel Ponce, Francisco Mery, Enrique Pérez, Armando Urzúa, Julio Torres, Gabriel Valenzuela y Arturo Urrutia.

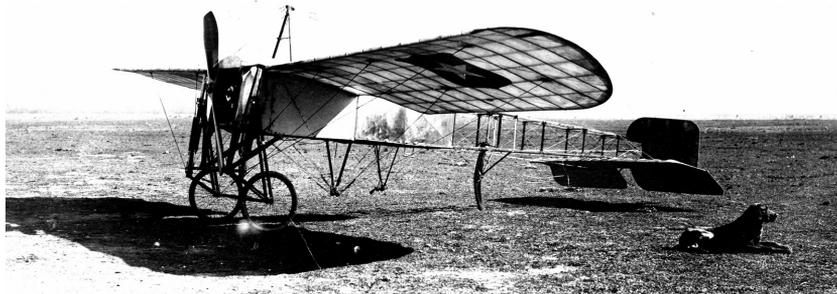
Suboficiales:

Adolfo Menadier, Juan Verscheure, Eleodoro Rojas, José García, Floridor González, Luis Omar Page y Manuel Ampuero

A comienzos de abril siguiente, cuatro oficiales y dos suboficiales de los mencionados fueron enviados por el gobierno a las escuelas Breguet y Sánchez Besa en Francia para obtener sus brevet de pilotos aviadores.

Los que se quedaron en Chile deberían aprender a volar enseñados por el propio capitán Ávalos, a la sazón el único piloto aviador militar existente en Chile. Los cursos que Ávalos impartió para los alumnos del primer curso que no fueron a Francia comenzaron también en abril de 1913.

El material aéreo de la Escuela y los primeros vuelos



Blériot XI y el perro Pegoud, mascota de los pilotos de la Escuela Aeronáutica Militar

Mientras Ávalos estudió y aprendió sobre aviación en Europa (1911-1912) también examinó, adquirió y recibió los primeros cuatro aviones con que el gobierno dotó a la naciente Aviación Militar/Escuela. Estos aparatos fueron:

Blériot Escuela monoplaça de 35 hp llamado "Chile"

Blériot 50 hp llamado "Manuel Rodríguez"

Voisin de 70/75 hp llamado "José Robles"

Deperdussin de 70 hp llamado "Emisario Estay"

Con el avión "Chile" el 7 de marzo Ávalos efectuó el primer vuelo militar no oficial en el país, de prueba, sobre los terrenos de la Escuela. Por su parte, el primer vuelo militar oficial ocurrió días después, el 12 de marzo, con el avión "Manuel Rodríguez" y -como correspondía- ante altas autoridades nacionales. El piloto mecánico Miguel Cabezas también puso lo suyo este notable día, volando el Voisin de 70/75 hp.

Durante el transcurso de 1913 la Escuela comenzó a recibir material aéreo adicional procedente de Francia, en la forma de:

1. Dos Blériot XI tandem de 80 hp;
2. Dos Blériot XI monoplaças de 50 hp;
3. Tres Blériot Escuela 35 hp;
4. Dos Blériot "Pingüinos" de 25 hp;
5. Tres Breguet Type III biplanos de 80 hp;
6. Un Breguet Type G.2 bis biplano de 100 hp (con alguna aplicación como bombardero);
7. Dos Sánchez Besa de 80 hp (y en proceso de entrega otros tres de guerra y uno Escuela).

Este fue, entonces, el primer material aéreo de la aviación militar chilena.

Durante la secuela de 1913 imperó en Chile la *escuela francesa* de enseñanza aeronáutica (caracterizada por el empleo de aviones con escasa aplicación militar y sin doble comando para alumno e instructor, entre otras características).

Los alumnos debían instruirse unos tres meses antes de realizar su primer vuelo solo. El grupo de alumnos que quedó en Chile empezó sus pruebas de graduación como pilotos aviadores en agosto de 1913, en una serie de pruebas públicas llevadas a cabo en Lo Espejo. Hacia diciembre siguiente, todos los ingresados a la Escuela estaban graduados como pilotos aviadores y seguirían acumulando horas de vuelo y experiencia para optar esta vez al título de pilotos militares.

Como características notables del período, toda la Escuela se presentó en vuelo el 19 de septiembre de 1913 sobre Santiago, en el día de las Glorias del Ejército, y también se ejecutaron una serie de vuelos destinados a aventurarse hacia otras ciudades cercanas a la capital, más allá de los simples extramuros del instituto formador.

A fines de 1913 el país ya contaba con los primeros pilotos aviadores militares y la Escuela podía mostrar a la comunidad y al alto mando un palmarés de casi 30.000 kilómetros volados y cinco pilotos militares y tres pilotos aviadores graduados, entre otros méritos. Recordemos los nombres de nuestros primeros cinco pilotos aviadores militares: capitán Ávalos, teniente Urzúa, teniente Mery, teniente Pérez y sargento Page.

El esquema general de trabajo de la Escuela se mantendría casi sin variaciones hasta la nueva época iniciada durante 1918, con la finalización de la influencia de la *escuela francesa* y la llegada de la primera misión inglesa a la aeronáutica militar chilena -encabezada por el capitán de la RAF Victor Huston-, delegación que tuvo amplias y naturales repercusiones para el desarrollo de las alas militares. La Aviación Militar subsistiría como tal hasta el 21 de marzo de 1930, fecha en la cual fue fusionada con el Servicio de Aviación Naval (originado en 1919), dando lugar a la Fuerza Aérea Nacional, posteriormente conocida como Fuerza Aérea de Chile.

En lo que se refiere estrictamente a la aviación militar del Ejército, el mando de esta institución dispuso en 1965 que personal dependiente de la Dirección de Operaciones del Estado

Mayor General, la Academia de Guerra y del Club Aéreo del Personal del Ejército (fundado en 1959) se abocara a diseñar, fundamentar y proponer las bases para la definitiva reactivación de la especialidad de aviación. Esos estudios y trabajos culminaron con la dictación del Decreto Supremo N° 267, de 16 de noviembre de 1970, el que creó, a partir del 1° de octubre de ese mismo año, el nuevo Comando de Aviación del Ejército (CAVE), reanudándose así formalmente la actividad aérea del Ejército de Chile después de un largo paréntesis de 40 años. □

Bibliografía

- BRAHM, Enrique (2003). *Preparados para la guerra. Pensamiento militar chileno bajo influencia alemana 1885-1930*. Ediciones Universidad Católica de Chile (Santiago).
- CONTRERAS, Víctor (1916). *Historia de la aeronáutica militar de Chile*. Imprenta Universitaria (Santiago).
- FLORES, Enrique (1933). *Historia de la aviación en Chile*. Tomo I. (Santiago).
- FLORES, Enrique (1950). *Historia aeronáutica de Chile*. (Santiago).
- COMANDANCIA EN JEFE, FACH (1999). *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I (Santiago).



El Señor Iván Siminic es un Investigador del Departamento de Investigación y Extensión de la Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile. Autor de numerosos artículos relativos al estado y empleo del poder aéreo y sobre temas del ámbito de las relaciones internacionales. Autor de los libros “36 AÑOS DE AVIONES JET EN LAS AEROLÍNEAS CHILENAS, 1964-2000” y “EL AVIÓN LAN 18 Y LOS FAIRCHILD FC-2 EN CHILE”, publicados en 2000 y 2009. Autor de los libros “*El avión Capitán Pastene, crónica de un regalo que se frustró*” (2002), y “*DE LA NARANJA MECÁNICA Y OTRAS HISTORIAS: LA AVIACIÓN EN LA POLICÍA CIVIL CHILENA DESDE 1962*” (inédito). En 2011 la misma Academia le publicó el libro de su autoría “*CAMPAÑAS AÉREAS EN LAS GUERRAS DE COREA Y VIETNAM*”, y en 2012 hizo lo propio con el libro “*MALVINAS 1982. HISTORIA DEL CONFLICTO. LA GUERRA AÉREA*”. En marzo de 2012 la FACH lo distinguió con la condecoración DIEGO ARACENA AGUILAR, por sus trabajos de investigación y por su contribución académica.