

MÁRTIRES DE LA AVIACIÓN NAVAL

INTRODUCCIÓN:

La Aviación Militar nace en 1910, cuando el Gobierno de Chile preocupado de los progresos técnicos, estimó necesario incorporar dentro de la Institución esta nueva Unidad Militar, comisionando a Oficiales de Ejército con el objeto de estudiar el Servicio Aéreo Francés.

Las experiencias recogidas fundamentaron la instauración de la Aviación Militar en Chile, es así como mediante el decreto N° 187 del 11 de febrero de 1913, se crea la Escuela Militar de Aeronáutica con el fin de sostener el poder aéreo del país, destacando que es una de las primeras escuelas de su tipo en el mundo, cuyo primer vuelo lo realizó el capitán Manuel Avalos Prado en el Bleriot XI "Manuel Rodríguez", el 7 de marzo de ese año en el entonces llamado Aeródromo de Lo Espejo.

El Ministro de Guerra, conociendo el interés de la Armada por la aviación, hizo una invitación, a comienzos de 1916, para que oficiales y gente de mar se integraran al cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica. Hay que valorizar debidamente este hecho por cuanto la citada escuela, creada apenas tres años antes, se mantenía con un enorme esfuerzo, dada la imposibilidad de obtener material aéreo y satisfacer otras necesidades, por el estado de guerra entre las naciones de mayor desarrollo aeronáutico.

El Consejo Naval del 7 de febrero de 1916 analizó el oficio enviado por el Estado Mayor del Ejército, extendiendo una invitación para que cuatro oficiales e igual número de suboficiales efectuaran el curso en la Escuela de Aeronáutica Militar, para llegar a obtener el título de Piloto Aviador y Piloto Militar, resolviendo: "En vista de la urgente necesidad de implantar cuanto antes este servicio en la Armada... aceptar el ofrecimiento.., y solicitar del Supremo Gobierno la autorización correspondiente."

Los trámites se hicieron de inmediato y a fines del mismo mes, la Dirección General del Personal por intermedio de una Orden del Día: "Pone en conocimiento del personal de la Armada que desee especializarse en aeronáutica, que la Marina cuenta con cuatro vacantes para oficiales y cuatro para suboficiales en la Escuela de Aviación del Ejército, para el próximo curso que se abrirá en marzo y que durará ocho meses".

Más adelante establece los requisitos. Los postulantes debían tener un "peso menor de 75 kilos" (muy explicable para los aviones de escasa potencia de la época), "alto poder visual" y... "ser soltero".

En el caso de los Oficiales, sólo eran aceptables los Guardiamarinas de 1ra, clase (examinados) y los Tenientes. En el caso de los Suboficiales, la Orden del Día era orientadora en cuanto al propósito de este único intento en la Armada de tener pilotos en sus escalafones de Gente de Mar. De los cuatro postulantes, dos deberían ser maquinistas para ser "destinados al estudio de los motores". Exige además un artillero y un torpedista. No aclara explícitamente este requisito de especialidad, pero puede intuirse una preocupación por el armamento.

Los primeros días de marzo transcurrieron en la selección de postulantes, exámenes médicos y reemplazo de los rechazados hasta que, finalmente, la Dirección del Personal comunicó al escalón superior, el nombre de los seleccionados, por oficio del 16 de marzo de 1916. En este documento, se señalaba que postularon dieciséis Oficiales y Suboficiales de los cuales se seleccionaron ocho, como estaba previsto en la convocatoria. El documento explicaba, que pese a no estar previsto en la Orden del Día que ofreció las vacantes, se seleccionó a un oficial contador en atención a que: "Ha demostrado mucho entusiasmo por ser aviador y por el conocimiento que esta Dirección tiene de él". Esta distinción recayó en el Contador 3° Carlos **YANQUEZ** Cerda.

De esta manera y con algunos cambios de último momento se constituyó el primer curso de pilotos para la Aviación Naval. En el acta del Consejo Naval del día 16 de marzo de 1916 se aceptaron los nombres de los candidatos y se resolvió encargar a la Comisión Naval en Londres la obtención de: "Reglamentos de Escuelas de Aviación y datos sobre su organización en Estados Unidos y países Europeos.

Este primer curso estuvo constituido por el siguiente personal:

➤ Teniente 2°	Pedro LUCO Christie
➤ Guardiamarina de 1ª. Clase	Enrique DE LA MASA Riquelme
➤ Ingeniero 3°	Francisco CRUZ Anguita
➤ Contador 3°	Carlos YANQUEZ Cerda
➤ Maquinista 2°	Abraham VILLALOBOS
➤ Maquinista 2°	Juan CONSTANZO (*)
➤ Torpedista 2°	Luis FARIAS
➤ Sargento 2° Artillero Defensa de Costa	Juan URRUTIA (*)

(*) Alumnos que por diversas razones no terminaron el curso.

1. Teniente 2° Pedro **LUCO** Christie

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

La neblina de la mañana permitía apenas divisar en primer término las máquinas listas para emprender el vuelo. A su alrededor, instructores, mecánicos y pilotos; más atrás, el personal de la Escuela y en un extremo la jefatura que tenía que presenciar el examen. Estaban presentes el General **PINTO**, el Coronel **DARTNELL**, el Comandante **LIRA**, los Capitanes **PÉREZ**, **VALENZUELA**, el doctor **SEPÚLVEDA** que era el cirujano del establecimiento, y varios otros oficiales.



Dada la orden de iniciarse las pruebas, el primero en elevarse fue el Teniente SOSA, quien piloteando un Blériot 35 HP, tipo escuela, ejecutó los cinco 8 reglamentarios y aterrizó en un punto determinado. Subió después el Sargento ABARZUA en un biplano Sánchez-Besa de 80 HP, efectuó las pruebas con el mismo éxito.

En el mismo aparato, tomó colocación el Teniente 2° de Marina Pedro N. LUCO Christie. Se despidió tranquilo de sus instructores, Sargento 1° VERSCHEURE y Teniente Darío AGUIRRE, y como este último le recomendara prudencia y tino, recordándole la muerte de PETTIROSSI acaecida por esos días en Buenos Aires, el Teniente LUCO le respondió: ***“Es posible que yo también caiga compañero, porque todo lo bueno desaparece”***

Algunos minutos después el biplano del Teniente LUCO había salido de los límites de la cancha y evolucionaba a una altura de 30 mt. sobre los potreros del fundo del Sr. MEDINA, cuando al tratar de pasar por dos eucaliptus aislados, chocó el ala derecha de su avión, invirtiéndose en el aire para luego caer con gran estrépito a tierra. El golpe fue recio y de los escombros sólo fue posible sacar el cuerpo moribundo del piloto.

El accidente se produjo a las 09:12, y las 09:40 la Escuela Aeronáutica Militar inscribía un nombre más en el libro de sus mártires. Esto le costó la vida de este joven Oficial, egresado de la Escuela Naval tan solo cinco años antes.

La Armada perdía así, su primer miembro en actividades aéreas, en el esfuerzo inicial de crear una nueva especialidad, en tan adversas condiciones.

La mañana del 18 de ese mes, fue elegida por la fatalidad para sacrificar una vida tan fecunda en aspiraciones, como efectiva en realidades, y esa mañana, la de su último vuelo, lo vieron sus camaradas desplegar las alas en la cancha de “El Bosque”, para volver sólo a ella, un avión destrozado y un cuerpo inerte, su alma se había quedado prendida en lo más azul de ese cielo de octubre.

Las pruebas no se interrumpieron: la disciplina, la moral y el prestigio militar así lo exigían, había necesidad de templar el espíritu de los futuros aviadores y minutos después el Sargento 2° OJEDA emprendió el último vuelo de la trágica mañana en un Blériot Escuela, para terminarlo irrefragablemente, después de un cuarto de hora de ejercicios.

Los restos del Teniente LUCO, fueron transportados de la Escuela a la estación de ferrocarriles de San Bernardo y desde allí en un carro especial a Valparaíso, en donde fueron sepultados con los honores correspondientes.