

"LAS PRIMERAS ACTIVIDADES DE LA AVIACION NAVAL DE CHILE"

Carlos Tromben Corbalán

LOS PRIMEROS INTENTOS.

La aviación nació en Chile en medio de las celebraciones del primer centenario de vida independiente, ya que en la preparación de las festividades se realizó el primer vuelo de una aeronave a motor.

La iniciativa fue de dos jóvenes, que entusiasmados por la aviación, encargaron a los hermanos Félix y César Copetta, franceses avecindados en Chile, la adquisición por cuenta de ellos, de un avión. Los adquirentes carecían de conocimientos especializados, pero se decidieron por un biplano Voisin que llegó desarmado y encajonado.

El lugar elegido para el primer vuelo fue la chacra Valparaíso en la ciudad de Santiago y el día, el 21 de agosto de 1910, seis años después del histórico vuelo de los hermanos Wright, que se considera el evento inicial de la aviación mundial.

Paralelamente a las actividades iniciales, mezcla de interés deportivo, curiosidad tecnológica, espectáculo de feria y afán por crear un medio de transporte, se desarrolló el interés militar por la aeronáutica. Los agregados militares a las Embajadas de Chile en Europa enviaron informes describiendo los progresos de la aviación en las Fuerzas Armadas. El gobierno decidió enviar dos oficiales jóvenes a Francia. De esta manera, los tenientes de Ejército Manuel Avalos y Eduardo Molina, que habían presenciado los vuelos del año del Centenario, fueron los primeros en recibir el título de aviadores en la Escuela Bleriot de Francia, en 1911. Así nació la Aviación Militar. El primero se hizo cargo de la recién creada Escuela de Aeronáutica, que daría paso a importantes avances en la actividad que recién se iniciaba.

LA AVIACION MILITAR Y SU ESCUELA DE AERONAUTICA.

En la Armada se despertó también una enorme inquietud por esta nueva arma, especialmente desde la creación de la Escuela de Aeronáutica en 1913.

Su consolidación orgánica, sin embargo, fue tardía con respecto a la Aviación Militar. El Ejército aprovechó visionariamente las posibilidades de instrucción y adquisición de material aéreo en la Europa de preguerra. De esta manera pudo ser precursor de estas actividades, en relación a muchas instituciones similares de otras naciones.

La Armada, en cambio, se encontraba en un plan de renovación de su flota y sus recursos financieros y humanos se encontraban comprometidos en esta importante actividad. La presencia de oficiales comisionados en cursos y en la supervisión de las construcciones navales, trajo como consecuencia, una mayor comprensión de la aeronáutica y su tecnología, pero resultó imposible concretar en 1914 un primer intento de enviar oficiales a estudiar a la Escuela de Aeronáutica.

Pasados los dos primeros años de guerra en Europa, se enviaron los primeros oficiales y gente de mar al citado establecimiento, donde ingresaron a la promoción de 1916.

Los métodos de instrucción que encontraron eran los de la época del nacimiento de la aviación.

Los alumnos iniciaban las prácticas de vuelo en un aparato que hoy nos parece curioso, pero que era práctico e ingenioso.

Esta seudo aeronave servía para familiarizar al alumno con la necesaria mantención de la trayectoria recta

en la carrera de despegue, hasta obtener una velocidad cercana a la necesaria para iniciar el vuelo. Pero muchas veces el deseado control no se obtenía y ocurrían los accidentes. Para facilitar más las prácticas, se amarraban al fuselaje unos verdaderos tirantes de jarcia, que asidos por otros alumnos, permitían corregir las desviaciones peligrosas. No faltaron ocasiones en que tan singular elemento de instrucción, terminó arrastrando por el suelo a los que corrían detrás de los tirantes, pese a sus esfuerzos y a los del alumno que iba en la cabina a cargo de los controles.

Estos aparatos, siguiendo la costumbre nacional de dar nombres de animales a personas y cosas, fueron llamados "pingüinos": ave capaz de correr pero no de volar, aunque aparentemente también se usó "ROLEURS", ya que fue en Francia donde se creó este método de instrucción.

Los alumnos practicaban dos veces diariamente durante quince a veinte días en uno de estos singulares aviones. También se usaba un primitivo simulador llamado "el barril" para acostumar al alumno a los movimientos del avión y corregirlos a ciegas.

El paso siguiente al empleo del "pingüino", consistía en despegar y elevarse unos pocos metros en un avión de poca potencia y aterrizar inmediatamente en la misma dirección y sin salirse del recinto de la escuela.

Los instructores ajustaban el acelerador fijándolo en un valor máximo en los "pingüinos" o en los aviones destinados a los primeros vuelos en línea recta, según el progreso de sus alumnos. Demás está decir que siempre el alumno iba solo. No existían los aparatos con doble comando como actualmente.

Los alumnos más avanzados de la Armada, quedaron en condiciones de rendir las pruebas reglamentarias el 18 de

octubre de 1916, conjuntamente con algunos de sus compañeros del Ejército.

Ese día le correspondió al teniente 2º Pedro Luco Christie cumplir sus pruebas en un biplano Sánchez Besa.

Al despegue y sin haber tomado suficiente altura, el avión inició un viraje que lo llevó hacia unos árboles en los cuales chocó con un ala, cayendo a tierra en posición invertida. Esto costó la vida de este joven oficial, egresado de la Escuela Naval tan sólo 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. Puede considerarse un hecho representativo este sacrificio de una vida joven en un medio tan exigente. A lo largo la historia de la Aviación Naval hay muchos otros ejemplos de esta inagotable y esforzada faena.

Casi un mes más tarde, el 16 de noviembre de 1916, otro grupo de alumnos quedó en condiciones de rendir las pruebas reglamentarias. De esta manera, el contador 3º Carlos Yánquez Cerda se constituyó en el primer miembro de la Armada en recibir este título. El mismo día cumplieron las pruebas el torpedista Luis Farías, y el guardiamarina Enrique de la Maza.

Al terminar el año, la mayor parte de los alumnos que habían iniciado el curso de 1916 había rendido sus pruebas o había regresado a las actividades navales sin graduarse. Algunos permanecieron en la Escuela de Aeronáutica parte de 1917, volando ocasionalmente, para regresar finalmente a la institución de origen.

Hay que mencionar que la Armada no contaba con aviones ni bases aeronavales donde iniciar sus actividades ni

forma de obtener estos medios por la guerra que se desarrollaba en Europa.

Pese a ello, la participación en estos cursos tuvo el mérito de despertar el interés institucional por este nuevo medio que no tardaría en revolucionar la composición de las fuerzas navales de las principales potencias.

RENACE LA ACTIVIDAD AEREA CUANDO SE VISLUMBRA EL FINAL DE LA GRAN GUERRA.

El año 1918, el último de la Gran Guerra, señala el término de este período de deseos y esperanzas no cumplidas, de crear un servicio aeronaval. Chile estaba representado en Londres por Agustín Edwards Mc Clure, que emprendió las negociaciones destinadas a que nuestro país fuese compensado por el empleo de los buques, que se encontraban en construcción al comienzo del conflicto y que no fueron entregados en su oportunidad, entrando al servicio de este beligerante.

Fruto de esta negociación, se produjo la entrega de submarinos y de una importante partida de aviones y de equipos, armamentos, repuestos y materiales para maestranza de aviación. Se ha hablado del regalo u obsequio de aviones que hizo Gran Bretaña. La verdad es que se trató de una compensación o transacción. Además, los dineros adelantados por Chile y los correspondientes a otros gastos incurridos, fueron devueltos oportunamente.

La entrega de los primeros submarinos que sirvieron en la Armada de Chile, fue la compensación por haberla privado del uso del acorazado "ALMIRANTE LATORRE y cuatro de los seis destructores. En cambio, la entrega de cincuenta aeronaves fue una compensación por no haber recibido el acorazado "ALMIRANTE COCHRANE".

Es conveniente aclarar que Gran Bretaña se había comprometido a no incautar el "COCHRANE", pero Chile, al no poder hacer uso de él por la imposibilidad de obtener materiales y equipos para completar su construcción, terminó por ofrecer la venta del casco, en el estado en que estaba, siempre que fuese compensado por no poder hacer uso de este importante medio para su defensa.

El casco de este acorazado fue destinado a la construcción de un portaaviones que, con el nombre de EAGLE, participó en la Primera Guerra Mundial para terminar sus servicios siendo hundido en el Mediterráneo en el segundo de estos conflictos.

En el acorazado COCHRANE está entonces, el origen de las cincuenta aeronaves entregadas por Gran Bretaña en 1918. De esta partida, catorce aviones estaban destinados a la naciente Aviación Naval y los treinta y seis restantes, formando seis escuadrillas de bombardeo y de combate, fueron entregados a la Aviación Militar.

Es conveniente dejar constancia de esta contribución de la Armada a la Aviación Militar, ya que tan elevado número de aeronaves, de moderno diseño para la época, fue un factor importante para el desarrollo de esta fuerza, que en la época se encontraba en medio de grandes dificultades materiales. La transacción de aviones a cambio de los buques que estaban destinados a la Armada incentivó, indudablemente, el desarrollo de las actividades aeronáuticas del Ejército.

La partida de aviones entregados consistía en veinte biplanos De Havilland; ocho biplanos Experimental Scout; dos biplanos Avro 504K; doce monoplanos Bristol; dos hidroaviones Sopwith Baby; seis hidroaviones Short; dos hidroaviones Avro 504K y un bote volador biplano y bimotor Felixtowe F2A.

Los hidroaviones y el bote volador fueron destinados a la Armada y los aviones al Ejército.

En esa misma época se contrató como asesor al mayor Víctor Huston, a un ex-oficial del Royal Flying Corps de Gran Bretaña que llegó a Chile en octubre de 1918 con una valiosa experiencia de guerra y también con las ideas vigentes en su país sobre la organización que debían tener los servicios aéreos.

También había llegado a Valparaíso en marzo de 1918, en el crucero CHACABUCO, que era el buque insignia de la agrupación que trajo a Chile los seis submarinos, el ingeniero 2º Fernando Solano, después de haber cumplido una extensa comisión en Inglaterra y en los Estados Unidos, habiendo efectuado un curso de ingeniería de aviones en Londres, en sus horas libres.

La Armada destinó al ingeniero Solano para desempeñarse en la Escuela de Aeronáutica Militar como ayudante e intérprete del Mayor.

El asesor británico no tardó en exponer sus ideas sobre la unificación de los servicios, lo que dio origen a importantes modificaciones orgánicas que describiremos después.

La llegada del mayor Huston y de los aviones entregados por Gran Bretaña significaron un nuevo impulso para las actividades de la Aviación Militar, que se encontraban muy resentidas por las restricciones de la guerra.

Era la época de las hazañas, del emprendimiento de acciones que otros no hubieran hecho antes, del deseo de batir marcas establecidas.

En el contexto anterior ocurrió la primera travesía de la cordillera de Los Andes del teniente Godoy, la doble del teniente Cortínez en aviones alistados por el ingeniero Solano y el ambiente de aventuras juveniles en que se vieron envueltos algunos miembros de la Armada que son representativas de la época. Fraguaron también una amistad entre aviadores militares y navales. Desafortunadamente uno de los principales exponentes de este ambiente, el ingeniero Solano, no continuó en sus actividades aeronáuticas al regreso de Huston a su país. Más tarde, fue uno de los participantes en los acontecimientos políticos y militares de los años veinte y terminó por retirarse de la institución. En los largos años de retiro fue objeto de numerosos homenajes acompañando a Godoy y Cortínez. Recibió un ascenso por su participación en las actividades de estos años asociados con el término de la Gran Guerra y el cambio en la orientación de las actividades aeronáuticas en Chile. Esto sucedió cuando ya se vislumbraba el nacimiento definitivo de la Aviación Naval, postergado por varias razones en ocasiones anteriores.

EL COMIENZO DE LAS ACTIVIDADES OPERATIVAS.

Consideramos actividades propias de la Aviación Naval a todas aquellas realizadas por miembros de la Armada de Chile, en aeronaves pertenecientes a esta institución.

La iniciación de estas actividades, la constituyen los primeros vuelos en hidroavión efectuados en Chile.

En el invierno de 1919 se procedió a armar uno de los hidroaviones Sopwith Baby de la partida entregada por Gran Bretaña para las Fuerzas Armadas de Chile. Los trabajos de alistamiento de esta aeronave fueron ejecutados en Talcahuano, por los mecánicos del grupo de asesores británicos y por el contador Yánquez, que se integró entusiastamente a estas tareas.

El primer vuelo de hidroavión en Chile se realizó el 3 de julio de 1919, al término de los preparativos anteriores. Ese día, en las primeras horas de la mañana, se procedió a echar el hidroavión al agua ante la presencia de autoridades navales y de una comisión de la Aviación Militar que había viajado especialmente desde Santiago.

El mayor Huston despegó desde la bahía, procediendo a efectuar este primer vuelo de hidroavión en Chile, el que se prolongó por diez minutos y que terminó con un impecable amaraje en un lugar próximo a donde se encontraba la comitiva.

Después de recibir las felicitaciones de las autoridades presentes, Huston alabó las cualidades del hidroavión y el desempeño de quienes lo habían armada, especialmente el del contador Yánquez que con diligencia y entusiasmo había llevado esta empresa a su fin.

Después de Huston, voló en el hidroavión, el capitán Diego Aracena, aviador militar de reconocida competencia que más tarde protagonizaría un exitoso vuelo de largo alcance hasta Brasil con una enorme resonancia nacional e internacional.

Finalmente tomó los controles del Sopwith Baby, el teniente 2º Manuel Francke, un aventajado alumno de la Armada, en el curso que se desarrollaba ese año en la Escuela de Aeronáutica Militar. La experiencia de éste, en la época, no alcanzaba a tres horas de vuelo en los aviones Avro 504, recientemente llegados. Al igual que el capitán Aracena, nunca había operado un hidroavión.

La elección de la bahía de Talcahuano para iniciar los vuelos de la Aviación Naval no debe constituir una sorpresa. Su amplitud y la relativa tranquilidad de sus aguas, fueron considerados en esa oportunidad. Esto y los resultados del

primer vuelo, determinaron la iniciación de un proyecto de construcción de una base de hidroaviones dentro del Apostadero Naval. El proyecto se completó pero nunca fue materializado. La ubicación era buena pero lejos del puerto base de la Escuadra que era Valparaíso, teniendo en consideración el limitado alcance de las aeronaves de la época.

Después de ser el primer alumno en graduarse del segundo curso efectuado por oficiales de la Armada, el teniente Francke fue transbordado al crucero O'HIGGINS. Esta unidad naval había sido dotada de un hidroavión Sopwith Baby de la partida entregada por Gran Bretaña.

De esta manera, en el invierno de 1919 quedaron iniciadas las actividades de la Aviación naval en Chile, con los pequeños Sopwith Baby, construidos entre 1915 y 1917, veteranos de la recién terminada Gran Guerra europea y propulsados por un motor de tan sólo 130 HP.

Gran Bretaña había empleado los Sopwith Baby en la gran guerra europea operándolos desde sus buques. Al principio simplemente eran arriados como embarcaciones para iniciar el despegue. Al término de vuelo eran izados nuevamente a bordo. En 1915, con un tren de aterrizaje modificado mediante ruedas, se iniciaron los despegues desde la cubierta del HMS CAMPANIA. En la Armada de Chile solamente se usó el primer método desde el crucero O'HIGGINS. Con esto se inició el empleo de aeronaves operando estrechamente con unidades de la Escuadra, formando un todo orgánico. Puede decirse que con estas primeras experiencias la Armada de Chile fue innovadora en el contexto sudamericano, tanto por el tipo de operación como en la organización adoptada.

El auspicioso año de 1919, en que se iniciaron las actividades de la Aviación Naval, con el primer vuelo en

hidroavión en Talcahuano y con el embarque de otro Sopwith Baby en el crucero O'HIGGINS a cargo del teniente Francke, culminó con las demostraciones hechas por este joven piloto en la bahía de Valparaíso el 30 de octubre y con una de marca de altura en hidroavión de once mil pies, rendida en el mismo lugar, el 12 de diciembre.

LAS PRIMERAS IDEAS DE UN SERVICIO AEREO UNIFICADO.

El mayor Víctor Huston comenzó a exponer sus ideas sobre la organización de los servicios aéreos desde su llegada a Chile. El 21 de noviembre de 1918 se dirigió por carta al Jefe del Servicio Aéreo del Ejército, mencionando sus entrevistas con esta autoridad y con el Director General de la Armada, en las que había planteado que: "El servicio aéreo de Chile debe ser una sola rama separada y atendida por el Ministro de Guerra y Marina, con excepción de las operaciones militares y navales cuando estas fuerzas deban prestar sus servicios, pero en todos los casos el servicio aéreo debe siempre ser dirigido por un solo jefe". Si a alguien le quedase alguna duda de que Huston proponía la creación de una nueva institución de la defensa, tal interrogante queda despejada al examinar la última parte de su carta, en que propone una reunión con el Presidente de la República, el Ministro de Guerra y Marina y los Jefes del Ejército y Armada para: "Discutir la formación de un servicio aéreo separado". Ignoramos si tal reunión se efectuó, pero los efectos prácticos de las ideas del servicio aéreo unificado se manifestaron pronto.

El 17 de marzo de 1919 el gobierno, dispuso la organización de todos los servicios de aviación "sujetos a una sola dirección", "independientemente del Ejército y de la Armada" bajo la "autoridad del Ministro de Guerra y Marina". El nombre del nuevo organismo sería "Dirección de la Fuerza Aérea Nacional". Sin duda que este es un primer

intento de crear una institución independiente, aunque en términos relativos, porque establece también que la actuación de su Director debía estar en armonía con los Estados Mayores de las instituciones existentes, explícitamente en la ubicación de las bases y actuando de acuerdo con ellos en materias que no define. En relación a la Armada, este decreto supremo no produjo grandes efectos, por cuanto sólo existían unos pocos pilotos entrenados en el curso de 1916, los que no se desempeñaron como tales porque no se tenían aviones ni bases en esta institución. Pero la idea de crear un servicio aéreo quedó lanzada, aunque pronto debió retroceder ante la reacción de la Armada.

El 15 de julio de 1920, apenas dieciocho meses después, el mismo Presidente que dispuso su creación, firmó un nuevo decreto supremo en que derogó el anterior y estableció una nueva organización, en que queda clara la intención de detener la creación de un servicio aéreo independiente del Ejército y la Armada, que se tuvo intención de formar el año anterior. En esta ocasión se creó la Inspección General de Aviación como organismo "completamente independiente" de las instituciones bajo la autoridad del Ministro de Guerra y Marina e "íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones".

El nuevo organismo no tuvo larga vida pues el gobierno lo eliminó el 25 de noviembre de 1921. Fue una derrota completa para los que sustentaban las ideas del servicio unificado. La defensa de parte de éstos no tardó en llegar y el tema fue discutido hasta en el parlamento, pero fue desechado, al menos por un tiempo.

El Gobierno no cedió y el freno que esto representó para las ideas unificadoras, permitió a la Armada dar forma orgánica a su Aviación Naval.

LA UNIFICACION DE LOS SERVICIOS AEREOS NO SE CONCRETA Y SE ORGANIZA LA AVIACION NAVAL.

En marzo de 1922, se hizo cargo de la Sección Aviación Naval de la Dirección de Artillería y Fortificaciones el capitán de corbeta Edgardo Von Schroeders Sarratea. En el transcurso del mismo año, ascendió al grado superior. Von Schroeders era oficial prestigiado, hábil y entusiasta. Impulsó decididamente el crecimiento y la organización de la especialidad. Antes de terminar su período al mando de la Aviación Naval, se efectuaron las importantes reformas reglamentarias que regularizaron la actividad de este servicio, mediante decretos supremos del gobierno del presidente Alessandri.

Con estas importantes reformas reglamentarias y con las innovadoras actividades de vuelo que se desarrollaron especialmente durante el período de Von Schroeders, la Aviación Naval llegó a un grado tal de desarrollo que pudo darse el siguiente paso en su historia orgánica.

El 16 de marzo de 1923, citando las reformas reglamentarias de la Armada de 1922, el presidente Alessandri derogó las disposiciones que habían creado la Inspección General de Aviación, el último resabio de servicio unificado. A contar de esta fecha se normalizaba totalmente la existencia de la Aviación Naval como una actividad dependiente únicamente de la autoridad del Director General de la Armada.

El decreto del presidente Alessandri del 16 de marzo de 1923 es, en realidad, la culminación de un proceso orgánico que comenzó en 1916 con el primer curso de la Escuela de Aeronáutica en que participaron miembros de la Armada y que se consolidó en este año cuando esta institución contaba ya con una modesta cantidad de aviones y especialistas, agrupados en una precaria base. Durante este

proceso, es justo reconocer el generoso aporte de la Aviación Militar que con graves limitaciones, acentuadas por la guerra que se desarrollaba en Europa, compartió sus escasos medios humanos y materiales para contribuir a la creación de la Aviación Naval. En estas actividades en común, que se prolongaron más allá de 1923, debido a que la instrucción inicial continuó haciéndose en la Escuela de Aviación Militar de El Bosque, se fue formando un espíritu de camaradería y conocimiento mutuo entre aviadores navales y militares que es uno de los factores contribuyentes a la unificación de los servicios en 1930. A este hecho nos referiremos más adelante, porque a comienzos de la década, las ideas predominantes eran de servicios separados.

Si en la formación de la aviación Naval ha sido justo reconocer el aporte de la Aviación Militar, creada con gran esfuerzo y heredera, a su vez, de algunas ideas y conceptos desarrollados en Francia, también es preciso reconocer el aporte de Gran Bretaña a través de la transferencia indirecta de ideas y tecnologías a los oficiales que estuvieron antes y durante la guerra en ese país. Más tarde la influencia fue más directa, a través de asesores e instructores de esa nacionalidad y de los aviones entregados al término del conflicto. Finalmente, también es necesario mencionar la influencia menor de los Estados Unidos, manifestada por intermedio de los oficiales chilenos que, por distintas causas, presenciaron el más tardío desarrollo de la Aviación Naval y Militar en esta país y la existencia de servicios separados, modalidad que ha prevalecido a lo largo de toda la historia militar estadounidense.

SE INICIAN LAS ACTIVIDADES EN LAS TORPEDERAS.

En 1921 la Aviación Naval se instaló en la caleta Las Torpederas de Valparaíso, en su primera e improvisada base. El nombre de este lugar se debe a la existencia en aquella época de unos galpones levantados durante la Guerra Civil de 1891 donde fueron armadas posteriormente y lanzadas al agua las torpederas "Ingeniero Mutilla" y "Guardiamarina Contreras" en 1896.

En este marco histórico, la Armada decidió dar forma orgánica a su servicio de Aviación Naval y resolvió radicar sus actividades en ese lugar, poniendo a cargo de esta repartición, uno de los oficiales de ésta, al capitán de corbeta Aristides Del Solar Morel, dependiendo directamente de la Dirección de Artillería y Fortificaciones.

A comienzos de 1921, esas instalaciones estaban abandonadas y a ellas llegó el primer grupo de aviadores navales a armar e resto del material entregado por Gran Bretaña, ya que los Sopwith Baby lo habían sido en otros lugares.

La Armada acudió a Gran Bretaña, en busca de un asesor e instructor para acelerar la formación de su incipiente servicio de aviación. Lo encontró en James Lindsay Travers. Documentos y certificados de la época de ese país destacan las excelentes condiciones del asesor elegido.

James Travers colaboró con el entonces comodoro Murray Sueter entre 1913 y 1914 en la organización de la Base Aeronaval de Experimentación del Calshot. En 1915 llegó a comandar este establecimiento. Al año siguiente fue designado a cargo de la reorganización de las patrullas de anfibios que operaban desde Felixtowe. Más tarde comandó el Arsenal de Pruebas de Grain Island, reorganizándolo. Entre 1918 y 1919, estuvo a cargo del desarrollo técnico y la producción de aviones torpederos.

Antes de ser contratado por Chile se encontraba al servicio del Ministerio de Aire, a cargo de la Sección Informaciones Técnicas.

Los certificados aportados para su contratación son coincidentes en señalar que el "comandante Travers es un Ingeniero graduado, con especial experiencia en el diseño y empleo de aeronaves navales", actividades en las que había demostrado "gran habilidad técnica y poder de aplicación". El almirante Sueter lo describe como "un oficial muy trabajador y leal, un aviador técnico muy eficiente y un probado piloto".

Nos encontramos ante una excelente iniciativa, pues se seleccionó a una persona idónea, que combinaba habilidad como piloto y una experiencia técnica notable, para poder asesorar en la puesta en marcha del nuevo servicio.

El documento, suscrito en Londres por el encargado de negocios de Chile y por James Travers, establecía que éste debía servir al Gobierno de la República, en calidad de "instructor y asesor técnico del Servicio de Aviación Naval y si el gobierno lo desease, de la Fuerza Aérea y Aviación Militar, por un año contado de su llegada a Valparaíso".

Durante su estadía no manifestó ninguna predilección por un servicio unificado y se limitó a servir en la Armada.

Entretanto, en Chile, se produjo un hecho importante. En marzo de 1921, el capitán de corbeta Arístides Del solar hizo entrega de su cargo para dirigirse a los Estados Unidos como Agregado Naval.

Asumió como comandante de la Base Aeronaval de Las Torpederas y Jefe del Servicio de Aviación Naval el capitán de corbeta Edgardo Von Schroeders Sarratea a quien nos hemos referido, al analizar su trayectoria pasada, en la que fue acumulando experiencias y conocimientos que

fructificarían en esta etapa crucial para la nueva especialidad. Su superior directo era el contraalmirante Luis Langlois Vidal, Director de Artillería y Fortificaciones.

En abril de 1921 asumió el comandante Travers al cargo establecido en el contrato, permitiendo al comandante Von Schroeders dedicar sus esfuerzos a hacer armar los hidroaviones, en las instalaciones de la Base Aeronaval de Las Torpederas.

Tal vez la denominación de Base Aeronaval sea una exageración.

Un artículo de la época, en la Revista de Marina, describe las instalaciones en forma muy cruda y desfavorable: "El material está acondicionado en los galpones de Las Torpederas que no han sufrido ninguna reparación de importancia, desde que fueron construidos".

Eran de piso de tierra suelta, resultando imposible mantener el aseo de los aviones. Los talleres estaban mal equipados; existía poco material contra incendios y como paños, se empleaban los cajones en que llegaron las aeronaves de Europa.

La habitabilidad de la entusiasta dotación consistía en otros cajones de embalaje. Se había decidido no invertir esfuerzos en mejorar las instalaciones porque era evidente que la caleta Las Torpederas no se prestaba para las actividades aeronavales.

El 8 de agosto de este mismo año se efectuó la primera incursión fuera del área local.

Tres hidroaviones Short 184, al mando del comandante Travers, alcanzaron hasta Quintero. Esta bahía estaba siendo observada como futura base para la Aviación Naval.

Este vuelo antecedió a otro de mayor alcance realizado días más tarde hasta Coquimbo, hecho que despertó un gran entusiasmo en ambas ciudades y, en general, en la Armada.

Los diarios de la época informaron los pormenores del raid, mediante nerviosas inserciones basadas en las noticias llegadas por el telégrafo.

El día 30 de agosto se había dispuesto que tres hidroaviones Short 184 al mando del comandante Travers, teniente 1º Francke y teniente 2º Marín, llevando como observadores al comandante Von Schroeders, piloto 3º Alcajaga e ingeniero 2º Lizasoain, volasen hasta Coquimbo con el propósito de efectuar ejercicios con la Escuadra que estaba al mando del contraalmirante Luis Gómez Carreño.

Hoy no llama la atención un hecho de esta naturaleza, pero hay que destacar que en la época no existía una red de aeródromos, con su sistema de comunicaciones aeronáuticas y servicio meteorológico adaptado a las necesidades de la aviación. Por ello, la opinión pública fue conmovida por este extenso vuelo de hidroaviones.

En esa misma época los comandantes Von Schroeders y Lindsay recorrieron por mar la costa entre Valparaíso y Arica para ubicar los mejores puntos para operar con hidroaviones y botes voladores.

El 17 de octubre de 1921 fue puesto en servicio el bote volador Felixtowe F2A mientras el Servicio de Aviación Naval realizaba sus actividades en forma regular bajo la acertada conducción del comandante Von Schroeders y del asesor británico comandante Travers.

Al enorme biplano y bimotor, que ya hemos descrito, se le dio el nombre de GUARDIAMARINA ZAÑARTU, en

honor al oficial que perdió la vida en un conmovedor accidente el 3 de marzo de 1921.

Al poco tiempo, el comandante Von Schroeders decidió probar la bahía de Quintero, pese a que en ese lugar la Armada carecía de instalaciones y terrenos que pudiesen ser utilizados.

El viento sur también se hace sentir en esa bahía, en primavera y verano, pero al ser mucho más grande que la caleta Las Torpederas y más cerrada que la bahía de Valparaíso, sus aguas resultan más apropiadas para la operación de hidroaviones.

En febrero de 1922, se produjo el traslado de dos hidroaviones Short 184 y un Avro 504 y más adelante, del bote volador F2A GUARDIAMARINA ZAÑARTU.

En el transcurso de 1922 llegaron a Valparaíso las dos primeras aeronaves adquiridas directamente en la historia de la Armada de Chile, ya que hasta ese año, todo el material de vuelo había sido entregado por Gran Bretaña en compensación por no haberse hecho lo propio con el acorazado Almirante COCHRANE.

Los fondos para esta adquisición provenían de una colecta pública nacional efectuada en 1920 para incrementar el material aéreo del país. La mayor parte de los dineros recaudados fue destinada a la adquisición de aviones para la Aviación Militar, dando origen a las aeronaves con nombres de las provincias que aportaron fondos. A la Armada se le entregaron recursos para adquirir dos botes voladores Supermarine MK II y más tarde dos Avro 504-K.

El 4 de febrero de 1923 el presidente Alessandri decidió comprobar personalmente, como era su costumbre, el desarrollo que había alcanzado la Aviación Naval. En la

época eran frecuentes las publicaciones de prensa instando al gobierno a incentivar esta especialidad, dotándola de mejores medios.

El joven mandatario se embarcó en el bote volador GUARDIAMARINA ZAÑARTU, al mando del comandante Travers. Escoltaron este primer vuelo de un Presidente de la República, dos hidroaviones Short 184. En Quintero, destino final de este primer vuelo presidencial, el mandatario recibió a la Sra. María Luisa de Cousiño, que había donado los terrenos para construir la nueva base aeronaval. El Jefe de Estado agradeció este valioso aporte y después del almuerzo ofrecido por esta dama efectuó un nuevo vuelo por los alrededores de la bahía. A su regreso a Valparaíso en el bote volador, fue recibido en el muelle por un entusiasta público que se había impuesto de este sorpresivo primer viaje aéreo de un Presidente de Chile.

Poco tiempo después, el 16 de marzo de 1923, el presidente Alessandri firmó el decreto al que nos hemos referido, que regularizó totalmente las actividades de la Aviación Naval como parte integrante de la Armada, desechando las ideas del servicio aéreo unificado contenidas en disposiciones anteriores.

El vuelo presidencial del 4 de febrero de 1923 constituye un gesto de confianza del mandatario en esta nueva especialidad de la Armada que había fructificado prácticamente durante su gobierno, iniciado en 1920. Alessandri había observado el crecimiento del servicio, con todos los contratiempos descritos y con una tragedia que vio de cerca, cuando se iniciaba su período: la muerte del guardiamarina Guillermo Zañartu en un conmovedor accidente aéreo en el día de su graduación como piloto.

Algunos detalles de los acontecimientos de la época están contenido en el libro "Cross Country" de Eva Travers,

publicado en Gran Bretaña hace cinco años. Dedicó un capítulo completo a la actuación de James Lindsay Travers en Chile y contiene numerosas fotografías sobre acontecimientos de la Aviación Naval de Chile, incluso la de la portada.

Con motivo de la publicación de este libro y de otro nuestro en la misma época, se ha desencadenado un esfuerzo por encontrar los planos del diseño de un gran anfibia que este asesor desarrolló durante su estadía en Chile, con el propósito de afrontar las condiciones de mar locales. Hasta la fecha no se ha logrado éxito en este propósito.

Tal diseño, al decir de algunos historiadores aeronáuticos, estaba destinado a ser llevado a la realidad, para lo cual el gobierno chileno había encargado a Travers solicitar cotizaciones a fabricantes europeos, a su regreso a su patria. La idea era crear un servicio de transporte aéreo público aprovechando que la realidad geográfica chilena pone a la mayoría de las ciudades a menos de cien kilómetros de un lugar para amarar.

Para concretarla, este asesor mantuvo su contrato vigente con el gobierno chileno, con la idea de regresar con su avión anfibia en plena producción y ponerlo en servicio en nuestro país.

Desgraciadamente ese interesante proyecto, en el cual la Aviación Naval tanto había colaborado con los vuelos de largo alcance, se frustró porque James Travers falleció en un accidente aéreo en Inglaterra, mientras probaba otro avión que había diseñado con un colega y que había sido modificado por este último durante la estadía en Chile.

Sus ideas sobre el gran anfibia, cuyo modelo recibiría el nombre de "Marina de Chile", quedaron vigentes y hay quienes sostienen que fueron aprovechadas una década

después en el diseño del famoso modelo Catalina PBY que fue usado intensamente en la Segunda Guerra Mundial y en el cual el coronel Roberto Parragué realizó el primer vuelo a Isla de Pascua.

Con las disposiciones dictadas el 16 de marzo de 1923 la Aviación Naval, ubicada ahora firmemente en la estructura orgánica de la Armada, podía pensar en un estable y decidido desarrollo, dando por terminado un período inicial de vacilantes pasos.

Paralelamente con esta consolidación continuaron actividades que esa época eran una novedad.

El 11 de noviembre de 1924, el piloto 2º Agustín Alcayaga se ofreció voluntariamente para emplear un paracaídas según las instrucciones de unos especialistas alemanes que se encontraban haciendo demostraciones en Chile. Este entusiasta aviador naval, quiso ser el primero en efectuar un salto sobre el mar. Para eso se embarcó junto al instructor de paracaidismo en el bote volador F2A GUARDIAMARINA ZANARTU al mando del teniente Francke. Una vez más la imponente aeronave despegó de la bahía de Valparaíso para cumplir una actividad novedosa en la historia aeronáutica nacional.

Una decisión importante en 1925, fue la contratación de las primeras adquisiciones de material de vuelo con fondos del presupuesto de la Armada.

Se decidió la adquisición de cuatro botes voladores Dornier Wal, seis botes voladores Dornier Libélula, seis hidroaviones Avro 504 - N y cuatro hidroaviones Fairey III-F.

Ignoramos pormenores de la decisión de adquirir este material como para poder adjudicar el mérito de la selección que, como veremos más adelante, fue muy acertada.

El capitán de fragata Adirio Jessen, protagonista importante de los hechos y en la actualidad único sobreviviente de esa época, nos dijo que el comandante Travers, fue quién recomendó la adquisición de los botes voladores Dornier Wal, pese a que como inglés podría haber propuesto algún producto de la industria aeronáutica de su país, que conocía en profundidad, según lo hemos descrito anteriormente.

De ser así, el origen de la adquisición más importante de la década habría que situarlo en el período en el que el comandante Von Schroeders dirigió la aviación naval. El mismo dice en el libro que escribió sobre los sucesos de 1931 y otros acontecimientos navales de la época, que en el desempeño de este último cargo, entre 1923 y 1925, recomendó la adquisición de los botes voladores y esta parece ser la versión más exacta, ya que los contratos son de este último año y los aviones llegaron al año siguiente, lo que es normal en una operación comercial de este tipo. Es posible que las primeras ideas hayan sido trazadas antes de 1923, cuando Travers pudo comprobar, la necesidad de contar con material apropiado para las condiciones de mar locales.

Como puede apreciarse, esta era una compra bastante importante. Estaba destinada, sin duda, a poner definitivamente en marcha a la Aviación Naval. En una nueva base, el servicio podría superar los inconvenientes de Las Torpederas y del material de vuelo excedente de la guerra.

Los cuatro primeros Dornier Wal de la Aviación Naval, estaban equipados por dos motores Rolls-Royce Eagle IX de 370 HP. La estructura del bote volador era metálica y su tripulación normal estaba compuesta por dos pilotos, un observador y un maquinista, aunque podía llevar más personas a bordo. El armamento consistía en dos

ametralladoras de 7 mm que cubrían el sector semicircular de la proa y dos del mismo calibre que cubrían el resto del círculo, hacia popa. Podía llevar además cuatro bombas de 50 kg. en los costados y seis bombas de 250 kgs. en deslizadores ubicados sobre los estanques exteriores de combustible. Eran aeronaves especialmente apropiadas para el patrullaje aeromarítimo.

La última de las adquisiciones de la década de los años veinte fueron los cuatro hidroaviones Fairey III-F equipados con motor Napier Lyon de 450 HP que llegaron a Chile en 1927.

Los cuatro Fairey III-F originales fueron incrementados en 1929 con un quinto hidroavión cuando se resolvió dotar al acorazado LATORRE de una catapulta. Este novedoso elemento fabricado en Italia sólo pudo ser instalado cuando el buque terminó su extenso período de modernización en astilleros británicos en 1931. Por aquel entonces la Aviación Naval había desaparecido, habiendo sido traspasados la totalidad de su material y gran parte de su dotación a la Fuerza Aérea.

Los Fayrey III-F eran monomotores de estructura metálica cubierta por tela, que llevaban como armamento un cañón Vickers, un cañón Lewis y 500 libras de bombas.

LAS OPERACIONES AERONAVALES MAS IMPORTANTES DE LOS AÑOS VEINTE.

En enero de 1929 se dio comienzo a lo que sería tal vez uno de los vuelos más trascendentales del Servicio de Aviación Naval. Ese verano, se inició otro de los viajes de largo alcance. Esta vez se eligió la zona sur para ganar experiencia sobre la ruta y las condiciones meteorológicas, para alcanzar hasta Magallanes, en el futuro próximo.

Para estos efectos se organizó un destacamento de tres botes-voladores Dornier-Wal, al mando del capitán de corbeta Humberto Marín. Formaban parte de este destacamento el nuevo asesor británico comandante Jones, el teniente 1º cirujano Juan Marín y el fotógrafo Carlos Briceño a quien se deben las hermosas fotografías tomadas durante el viaje. Tres mecánicos e igual número de radiooperadores completaban las dotaciones.

El viaje se cumplió por etapas, a Talcahuano, Valdivia y finalmente a Puerto Montt. En esta ciudad se inició, después de una exhaustiva revisión de las aeronaves, un vuelo de exploración por los canales de la zona. Se reconoció Chiloé hasta Quellón, ubicando posibles lugares para el amaraje, observando las condiciones meteorológicas y practicando el difícil arte de la navegación en una zona que habitualmente presenta dificultades.

Los vuelos no progresaron más hacia el sur por no haber combustible apropiado en los diversos puntos de la ruta, pero esta primera experiencia fue muy interesante para las actividades futuras que se emprenderían con los grandes botes-voladores.

Desde Puerto Montt también se reconoció la zona de los lagos próximos a esa ciudad.

Las imágenes captadas por Carlos Briceño nos muestran los botes voladores amarrados en lugares de singular belleza. También son un testimonio de que la zona se prestaba para la operación de este tipo de aeronaves.

En el vuelo de regreso a Quintero, también por etapas, la formación de botes-voladores se encontró con condiciones meteorológicas bastante desfavorables en el tramo anterior a Talcahuano y en la zona de Valparaíso, donde una intensa niebla los obligó a amarrar en el lago Peñuelas, con la fuerte oposición del administrador de las instalaciones de agua potable que temía que las aeronaves contaminaran la única fuente de abastecimiento de Valparaíso en aquella época.

Pese a estas dificultades, normales en estas actividades, el vuelo a la región sur del país incentivó a los que dentro del Servicio de Aviación Naval, pensaban que era factible llegar volando por la ruta de los canales hasta Punta Arenas.

Entretanto, las actividades de vuelo continuaron con toda intensidad. En diciembre de 1929, la Aviación Naval participó, como lo había hecho durante el año, en los ejercicios finales de la Escuadra ante la presencia del presidente Ibáñez. El comandante Jessen dirigió personalmente el destacamento compuesto por dos botes voladores y dos hidroaviones Fairey.

En estos ejercicios ocurrió un hecho curioso e interesante. Uno de los submarinos tipo H que participaban en los ejercicios no afloró al término de éstos. Se destacaron algunas unidades de superficie y un bote volador Dornier-Wal para ubicarlo. La aeronave al mando del teniente 1º Jorge Gana Eastman avistó al submarino sumergido y posado en el fondo de una caleta en Tumbes. La comunicación radial del contacto permitió que un destructor pudiese entrar

en contacto con el submarino, para comprobar que éste se encontraba sin novedad, sumergido por falta de información sobre el término del ejercicio.

En un desplazamiento a Talcahuano, uno de los botes voladores sufrió una falla en uno de sus motores en las proximidades de Constitución. Debió amarrar en condiciones de mar bastante desfavorables por la marejada. Remontó la barra con un solo motor. Fue amarrado en el puerto donde se le cambió el motor, trabajo que por no resultar satisfactorio para continuar el vuelo, obligó a trasladar el bote volador a bordo de un remolcador de la Armada hasta su base en Quintero. Este episodio demostró una vez más, lo apropiado que resultaba este tipo de aeronaves en un país tan extenso y con poca infraestructura aeronáutica.

En un territorio donde casi siempre es posible volar cerca del océano o de otras extensiones de agua, las aeronaves capaces de amarrar eran las más indicadas. Para esto, su diseño estructural debía ser robusto con el propósito de poder operar en condiciones de mar casi siempre poco favorables. Los pilotos debían tener una destreza y entrenamiento adecuados para tan difícil medio.

Al término de estas maniobras el Servicio de Aviación Naval podía mirar hacia atrás en el tiempo con satisfacción. En el transcurso de poco más de diez años, desde el primer vuelo de una aeronave de la Armada, al mando de uno de sus oficiales, se había recorrido un largo camino.

Había quedado muy atrás la época de los aviones de madera y tela, verdaderas reliquias de la primera guerra mundial y de la improvisada base en Las Torpederas.

Los difíciles y vacilantes comienzos habían sido superados por una entusiasta dotación que alcanzaba a un par de docenas de pilotos y alumnos, tres ingenieros, un

médico, dos contadores que normalmente eran relevados cada cierto tiempo por la Armada y un fotógrafo especializado, Carlos Briceño, con el cual se hicieron las primeras fotografías aéreas verticales en Chile y a quien debemos además, un testimonio gráfico de gran mérito artístico de los comienzos de la aviación en Chile.

La dotación de gente de mar estaba compuesta de un centenar, aproximadamente, de especialistas técnicos y de comunicaciones que constituían un patrimonio muy valioso en un país que tenía poco desarrollo tecnológico en la época.

La Armada proporcionaba además un importante contingente de personal de otras especialidades, que permitían el normal desarrollo de las actividades aéreas.

El material de vuelo era prácticamente todo construido en los últimos años de la década. Estaba apoyado por una maestranza y existía un acopio de repuestos adquiridos con gran visión junto a las aeronaves, lo que permitía una operación bastante continua.

La Base Aeronaval de Quintero, en cuanto a edificios, había alcanzado un desarrollo notable, constituyendo un establecimiento militar de primer orden en el ambiente sudamericano de la época.

En tales condiciones, todo hacía pensar que la Aviación Naval alcanzaría en la década de los años treinta, nuevas alturas en su desarrollo, acompañando en ello al resto de la Armada.

LA UNIFICACION DE LOS SERVICIOS AEREOS.

El ambiente a fines del años 1929 se había llenado de rumores inquietantes. Se decía que el gobierno del presidente Ibáñez pensaba unificar los servicios aéreos de la Armada y el Ejército. No pasaría mucho tiempo antes que estos rumores fuesen confirmados por hechos concretos.

Las ideas unificadoras no aparecieron en el año que se concretaron. Venían de más atrás y no eran originales.

En los años anteriores se había organizado en Gran Bretaña el Ministerio del Aire y había nacido una tercera institución, la actual de Real Fuerza Aérea. Otros países, en diferentes épocas, adoptarían medidas similares con una notable excepción entre las grandes potencias: Estados Unidos. Japón tampoco formó un servicio aéreo unificado hasta después de la Segunda Guerra Mundial.

En Estados Unidos, después de la Gran Guerra europea, surgió una fuerte corriente de opinión en el sentido de unificar los servicios aéreos. Uno de los más pertinaces partidarios de esta idea era el general de Ejército William Mitchell, que había tenido una destacada participación en el conflicto al frente de los servicios aéreos en campaña. Otro lo fue Alexander de Saversky, un aviador naval de la Armada Imperial de Rusia. Este partidario fanático del poder aéreo se incorporó a la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos colaborando estrechamente con el general Mitchell. Ambos introdujeron el concepto del poder aéreo en algunos libros, llevando sus doctrinas hasta la exageración, tal como sucede muchas veces cuando aparece una idea nueva, destinada a modificar las existentes. Pero no lograron segregar la Aviación Militar del Ejército de su país y menos crear una institución independiente. Esto sólo tuvo lugar en Estados Unidos después de la guerra de Corea y sin incorporar a la Fuerza Aérea así creada a la Aviación Naval, que nunca ha dejado de existir, desde su creación en 1911.

Está fuera de nuestros propósitos hacer un estudio analítico de los aspectos doctrinarios que forman parte del origen de las ideas unificadoras de los servicios aéreos, que adquirieron singular fuerza en la década de los años veinte.

Sólo hemos mencionado el nombre de sus más destacados ideólogos y el hecho de que las nuevas doctrinas encontraran ejecutores de gran celo, en los diversos países en que cayó la semilla unificadora.

Como doctrina nueva, llegó a postular, en su época, que el poder aéreo haría innecesaria la existencia de los ejércitos y armadas.

La historia y los conflictos posteriores, se encargarían de demostrar la dosis de exageración que había en las nuevas teorías, aunque sin desvirtuarlas por completo.

Hoy nadie discute la importancia del poder aéreo, pero también se ha comprendido que la unidad y coordinación entre los servicios militares, navales y aéreos son más importantes que las estériles polémicas doctrinarias sobre la superioridad de un poder o arma sobre la otra.

Todo esto porque cada área, país o situación tiene características diferentes que hay que analizar con criterio amplio y con solidez conceptual.

Pero como hemos dicho, el análisis de teorías doctrinarias escapa a nuestro propósito y sólo hemos querido mencionar estos aspectos como un antecedente de los hechos que ocurrieron en Chile en 1930. Prácticamente en todos los países, dentro del Ejército y la Armada, aparecieron partidarios y detractores del poder aéreo y de los servicios aeronáuticos unificados.

Generalmente los partidarios se encontraban entre los oficiales más jóvenes, que habían sido cautivados por la nueva invención, el avión, ingresando a los servicios aéreos de sus respectivas instituciones.

Los detractores eran, muchas veces, generales y almirantes formados doctrinariamente en una época en que la aviación era más un espectáculo de feria que una posible arma bélica.

Pero no debe exagerarse la distinción entre los partidarios y detractores en base a grados o generaciones.

Hubo en muchos países generales y almirante que comprendieron la importancia del poder aéreo y que no miraron como una locura de juventud el entusiasmo de algunos por la aviación.

El conflicto a veces generacional, entre los aviadores militares y navales y los altos mandos de sus instituciones, fue uno de los factores que en la mayoría de los países impulsó la creación de los servicios aéreos unificados.

Podría también mencionarse una causa psicológica. abandonar el alero de un ejército o armada para ingresar a una nueva institución, dedicada a una actividad de su gusto, no puede haber sido un paso difícil de dar, para aquellos que se habían atrevido a aprender a volar, cuando esta actividad era considerada una verdadera locura. Dejar instituciones con una fuerte doctrina, estructura reglamentaria y tradiciones de siglos, correspondía a la personalidad de jóvenes que habían aprendido a volar y que incluso, en algunos países, habían sobrevivido a una guerra, combatiendo en la nueva arma.

Hemos mencionado ideas y factores muy generales y aplicables a la situación en muchos países.

En Chile, se ha escrito poco sobre las razones de la unificación de los servicios aéreos. Se han descrito los hechos, se conocen los fundamentos legales, hasta se han publicado acontecimientos de carácter anecdótico, pero no hemos encontrado antecedentes contundentes sobre las razones y pormenores dentro de la Armada para haber contribuido, con su Servicio de Aviación Naval a la creación de la Fuerza Aérea como institución independiente.

Las entrevistas con participantes de la época, entregan a veces elementos contradictorios y muchas veces se retienen algunas ideas, en la creencia que podrían desenterrar conflictos olvidados por el paso de más de medio siglo.

Lo que señalaremos es un resumen de los antecedentes recogidos.

Ya hemos mencionado que la llegada del mayor Huston y su participación en la introducción de las ideas unificadoras en Chile.

Al describir la evolución orgánica de la Aviación Naval, al término de la Primera Guerra Mundial, se expusieron las circunstancias en que prácticamente estuvo a punto de formarse un servicio aéreo unificado e independiente. Sucesivos actos administrativos fueron atenuando el impulso unificador de las primeras misiones británicas en los servicios aéreos de la Armada y el Ejército, hasta que el 16 de marzo de 1923, se consolidó orgánicamente una aviación naval que había estado operando desde años antes.

Hacia el final de la década de los años veinte, los servicios aéreos de la Armada y el Ejército se encontraban al mando de oficiales que eran pilotos y habían alcanzado un grado de desarrollo bastante importante.

En 1927 había asumido la Presidencia de la República el coronel Carlos Ibáñez del Campo, después de ejercer una fuerte influencia en la vida nacional en los años anteriores, en diversos grados de alto nivel político y militar.

Una de sus medidas orgánicas fue la de crear el Ministerio de Marina, ubicarlo en Santiago y nombrar como ministro, al capitán de fragata Carlos Frödden Lorenzen, que era un oficial en servicio activo. Más tarde fue designado como Ministro del Interior, ocupando la cartera de Marina varios almirantes en servicio activo que no eran los de mayor antigüedad en el escalafón.

El presidente Ibáñez solía escoger oficiales jóvenes, dedicados y leales a sus proyectos de levantar el nivel profesional de las instituciones armadas y hacer progresar el país, después de los acontecimientos sociales y políticos de los primeros años de la década.

Uno de estos oficiales era el mayor Arturo Merino Benítez, nombrado Director de la Escuela de Aviación Militar en junio de 1926, siendo Ministro de Guerra el coronel Carlos Ibáñez.

Este oficial del arma de artillería, que anteriormente se había desempeñado como agregado militar en Brasil y profesor de Historia Militar en la Academia de Guerra del Ejército, inició su gestión aprendiendo a volar, como dice el historiador aeronáutico Enrique Flores, "cuando está por cumplir cuarenta años de edad porque considera poco ético mandar a ese puñado de valientes sin lucir en su guerrera la insignia de piloto militar".

A comienzos de 1927, los acontecimientos políticos alejaron de la Presidencia de la República a Emiliano Figueroa Larraín. El coronel Ibáñez lo reemplazó primero temporalmente y después en forma definitiva.

En esa misma época, el recientemente ascendido teniente coronel Arturo Merino Benítez, es nombrado en el cargo de Inspector de Aviación de la Inspección General del Ejército, con lo cual queda al mando de la Aviación Militar. Es indudable que el nuevo jefe de este servicio contaba con la confianza del primer mandatario, que por este y por otros nombramientos, dio pruebas de preferir los colaboradores jóvenes de personalidad fuerte y resuelta. Con este apoyo, el comandante Merino emprendió varias iniciativas dentro de la Aviación Militar y, en general, en el ambiente aeronáutico. En esto había plena consistencia con los propósitos de la administración Ibáñez, deseosa de reformar, modernizar y vitalizar distintos aspectos de la vida institucional.

El año 1929, que precedió al de la unificación de los servicios aéreos de la Armada y el Ejército, estuvo lleno de rumores intercambiados en reuniones sociales y encuentros casuales o a consecuencia de actividades operativas.

En estos encuentros y con la amistad forjada entre los aviadores navales y militares en esta actividad común surgió, según Enrique Flores, el convencimiento de la "similitud de algunos problemas que los afectaban y que requerían una solución definitiva".

El Comandante del Servicio de Aviación Naval capitán de fragata Adirio Jessen se entrevistó varias veces con el Ministro de Marina, capitán de navío Carlos Frödden para inquirir detalles. En todas estas ocasiones el Ministro, que era su superior directo, de acuerdo a la nueva organización, aseguró que la fusión no ocurriría.

El capitán de corbeta Francisco Beduneau, que había entregado la Segunda Comandancia de la Base Aeronaval para asumir como Ayudante del Ministro de Marina, fue portador de nuevos rumores sobre una inminente unificación de los servicios. Nuevamente el comandante Jessen se

entrevistó con el ministro Frödden y éste le reiteró lo asegurado en otras ocasiones, en el sentido de que la fusión no se produciría.

Al día siguiente de la reunión antes citada, el Presidente de la República general Carlos Ibáñez del Campo, firmó el Decreto Supremo N^o 1167 de 21 de marzo de 1930 en que se dispuso la fusión de los Servicios de Aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina. El Decreto con Fuerza de Ley lleva también la firma de los ministros de ambas carteras.

El citado decreto, basado en las amplias facultades otorgadas al Ejecutivo por medio de una Ley, es uno de los pocos documentos oficiales que aclara los motivos que tuvo el gobierno para dictar una medida de esta naturaleza. Entre las consideraciones planteadas están la de uniformar la organización y ahorrar esfuerzos y gastos.

También se reconoce la influencia de medidas similares adoptadas anteriormente en cuatro países europeos. En otros considerandos, se hacen varias reflexiones de tipo geopolítico orientadas a demostrar que un servicio unificado tendría ventajas, por su mayor coordinación, para el desarrollo de los extremos del país. Curiosamente nada se dice de las consecuencias que la medida tendría para la Armada y el Ejército. El decreto, en su introducción se refiere a aspectos de aviación civil, industria aeronáutica y desarrollo de líneas de transporte. Nada dice en los considerandos sobre las consecuencias que podrían esperarse en el medio castrense.

En su parte resolutive, dispone, la fusión de los servicios de aviación, poniéndolos a cargo de una Subsecretaría de Aviación dependiente del Ministerio del Interior. Más adelante establece que el personal del Ejército y la Armada, que se desempeñaba en los anteriores servicios,

tendría plazo hasta el 1º de mayo para optar por regresar a sus antiguas instituciones. Emplea también en esa parte, la expresión Fuerza Aérea para referirse a la nueva institución.

El decreto en su parte resolutive, en lo referente a las instituciones armadas que dieron origen a servicio fusionado, dispone que la Fuerza Aérea deberá constituir unidades de Aviación Naval y Militar de cooperación. "Estos elementos deberán ser puestos a disposición de los ministerios respectivos cada vez que lo soliciten para sus ejercicios o maniobras. Asimismo, la Fuerza Aérea deberá mantener lisos para su empleo y embarque en buques de la Armada, el número de aviones que pueden llevar a bordo".

El presidente Ibáñez nombró al teniente coronel Arturo Merino Benítez, para dirigir la nueva institución desde el cargo de Subsecretario de Aviación. Como Director del Material fue nombrado el comandante Jessen y como Jefe del Estado Mayor el comandante Francke. El resto de los principales cargos correspondió a oficiales provenientes del Ejército, excepto el de Comandante de la Base de Quintero que por algún tiempo fue servido por el capitán de fragata Luis Marín.

CONCLUSION.

Ya hemos reseñado las actividades aéreas dentro de la Armada hasta 1930. Es conveniente recordar ahora, resumidamente, la contribución de esta institución al desarrollo aeronáutico del país.

Analizamos el comienzo algo tardío de la Aviación Naval con respecto a la Militar, debido al plan de renovación de buques originados en la época del Centenario de la Independencia. La iniciación de actividades fue nuevamente postergada por la Gran Guerra europea, pero a consecuencias de ésta, la obtención de los buques que se construían para la Armada de Chile en los astilleros británicos no resultó posible y se produjo, al final del conflicto, la entrega de una importante cantidad de aviones e hidroaviones como compensación. Este acontecimiento, iniciado por un asunto de carácter naval, benefició al desarrollo de las actividades aéreas del Ejército.

El conflicto europeo, no ocasionó una ausencia total de interés por la aeronáutica en la Armada. Por el contrario, poco antes de su comienzo y durante su desarrollo, los oficiales que participaban en comisiones relacionadas con las adquisiciones en el exterior, se interesaron por todo lo relacionado con la nueva arma. A su regreso a Chile, se encontraron con un primer curso de pilotos efectuado en plena guerra en la Escuela de Aeronáutica del Ejército. Al no contar con una organización aérea en funcionamiento, algunos colaboraron con la Aviación Militar en aspectos técnicos.

Iniciada la década de los años veinte, continuó el aporte de la Armada a la Aviación Militar mediante el envío de oficiales ingenieros en comisión a Santiago para colaborar en el mantenimiento de los aviones. La instrucción de aviadores navales siguió haciéndose por algún tiempo en El

Bosque, pero la mayor dificultad que encontró la naciente Aviación Naval fue la falta de una base adecuada. Las Torpederas, donde se iniciaron las actividades, era muy deficiente. No obstante las dificultades, se dio comienzo a interesantes y valiosas actividades de apoyo a la Escuadra y de exploración aeromarítima, cubriendo extensas áreas de la dilatada geografía de Chile. La experiencia acumulada en hidroaviones y sobre todo, en botes voladores, fue parte del patrimonio entregado por la Aviación Naval al desarrollo aeronáutico de Chile.

A mediados de la década de los años veinte, con una organización sólidamente establecida dentro de la Armada, la Aviación Naval solucionó uno de sus principales problemas al trasladarse a la Base Aeronaval de Quintero.

En esta magnífica obra, que con el tiempo constituiría uno de los más valiosos aportes de la Armada a la formación de la Fuerza Aérea Nacional, el Servicio de Aviación Naval alcanzó su máximo desarrollo antes de desaparecer en 1930.

En 1925 se estableció un plan de renovación de material aéreo que al desaparecer la Aviación Naval, se entregó a la Fuerza Aérea como un valioso patrimonio de aeronaves bien seleccionadas para las necesidades de apoyo aéreo a fuerzas navales.

Los años finales de la década transcurrieron en medio de un intenso progreso. Se completaron grandes obras en Quintero. Sucesivos cursos realizados, independientemente, incrementaron un valioso capital humano que fue heredado por la nueva institución aeronáutica, casi en su totalidad. Algunos de los oficiales y gente de mar habían realizado estudios de perfeccionamiento en Europa. Prácticamente durante toda la década, una sucesión de asesores británicos de todas las especialidades, incluyendo la aviación, fueron contratados por la Armada, siendo estos últimos, un efectivo aporte para el desarrollo aeronáutico de Chile.

Todo esto permitía presumir que la Aviación Naval tendría un futuro muy promisorio dentro de la Armada. Sin embargo la llegada al gobierno del general Carlos Ibáñez, junto con acelerar su desarrollo, permitió la ubicación de hombres que llevarían a la realidad la creación de un servicio de aviación unificado: una idea que circulaba en el ambiente aeronáutico desde varios años.

El desaparecimiento de la Aviación Naval, llevado a la realidad sorpresivamente, provocó en la Armada reacciones desfavorables, que no tuvieron una trascendencia pública importante. La satisfacción de haber hecho una contribución importante a la creación de una nueva institución de la defensa, no fue suficiente para que la Armada no siguiera luchando durante las próximas dos décadas por volver a contar con su arma aérea. Pese a esto, siguió contribuyendo a las actividades de la Fuerza Aérea, entregando oficiales egresados de la Escuela Naval durante los años treinta, entre ellos, el ya nombrado coronel Parragué.

El aporte de la Armada al desarrollo aeronáutico de Chile sólo en los últimos años ha comenzado a ser reconocido, tal vez como resultado de varias décadas de controversias doctrinarias iniciadas con la desaparición de la Aviación Naval y porque los trastornos políticos de los años veinte y treinta han hecho que este período de la historia naval sea menos conocido.

NORMAS OBLIGATORIAS PARA LA PRESENTACION FUTURA DE LOS TRABAJOS

- 1.- El trabajo debe entregarse dactilografiado a doble espacio.
- 2.- Lo subrayado en el texto corresponde tipográficamente a la letra versalita o itálica.
- 3.- La presentación del trabajo debe hacerse en dos cuerpos. El primero corresponde al *texto* del trabajo, y el segundo a las *notas*. También la dactilografía de las notas es a doble espacio.
- 4.- En el cuerpo *notas* no sólo se sitúan las referencias bibliográficas, sino también la traducción de las frases latinas y griegas que exceden una línea y media. Esta traducción sigue a la referencia bibliográfica y debe empezar por un corchete cuadrado "[", seguido de comillas y terminar de igual forma.
- 5.- Cuando se citan trozos en idiomas modernos estos no se traducen.
- 6.- Para las referencias bibliográficas al pie de la página proceder en el siguiente orden: 1) Autor: letra inicial del nombre y apellido, ambos van doblemente subrayados; 2) Título de la obra o del artículo, texto subrayado una vez; en el caso de un artículo debe mencionarse la revista (año, número); 3) Si sólo se trata de una página, añadir "p" o "pp". Los números 4, 5 y 6 sólo valen para libros.
- 7.- A los cuerpos de *texto* y *notas* debe añadirse un breve resumen del trabajo en inglés.
- 8.- Si no cumple estas exigencias mínimas, será preciso devolver el trabajo a su autor.