

Aladas estampas de la aviación en el Maule



Jaime González Colville
 Academia Chilena de la Historia



Carlos del Campo Rivera, fundador de los clubes aéreos de Santiago y Linares y gestor de la hazaña de unir Santiago y Lima en un vuelo muy riesgoso en 1938, junto a Onofre Lillo.

Fue un chileno, José Luis Sánchez Besa, nacido en Santiago en 1879, quien, en plena juventud viajó a París, donde atraído por el naciente empuje de la aviación, y junto a otro chileno. Emilio Edwards Bello (quien se fue de Chile siendo menor de edad, lo cual le trajo serios conflictos familiares) se convirtió, en 1909, en el primer chileno en despegar en un avión. Desarrolló una fructífera amistad con Alberto Santos Dumont, el brasileño considerado padre de la aviación mundial y, en 1906, participó en el primer vuelo de este piloto, quien es además el precursor de los hidroaviones. Para ello, adquirieron dos aviones a Gabriel Voisin, francés y pionero de la aviación mundial. De ello derivó la instalación de una fábrica de aviones, que fueron los utilizados en Chile por la aeronáutica militar chilena en sus comienzos. Dicha empresa fue aprovechada por el gobierno francés en la Primera Guerra Mundial, con señalados éxitos. Las máquinas

llevaron el nombre de "Sánchez Besa", siendo unánimemente reconocidos por su calidad. En sus mejores tiempos, Sánchez Besa llegó a tener cinco mil operarios y a fabricar más de tres mil aviones, famosos por su eficiencia en todo el mundo. Esta desconocida empresa, convierte a nuestro país en un pionero de la aviación en el mundo a través de estos audaces compatriotas. Ahora bien, el primer vuelo en Chile de un aparato más pesado que el aire se realizó el 21 de agosto de 1910, en un Voisin adquirido en Francia en 1909 por David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés. El aparato era un biplano con motor Gnome de 50 HP. La idea era hacer una demostración con ocasión de la celebración del Centenario de la Independencia. Era la primera vez que un aeroplano llegaba a la costa occidental de Sudamérica. El avión, que fue exhibido en el Parque Cousiño, entusiasmó al adolescente francés, César Copetta, radicado en

Chile desde niño junto a su hermano, quien viajó para hacer el curso respectivo, a fin de lograr pilotar el Voisin durante las celebraciones patrias, en el Club Hípico el 20 de septiembre de 1910. De regreso en Chile, se aprestó con su hermano Félix a realizar el primer ensayo de vuelo. Aquel 21 de agosto de 1910, después del mediodía, el biplano fue llevado a los potreros de la chacra Valparaíso de Ramón Cruz Montt, donde se improvisó un hangar en base a fardos de pasto. Aun cuando no se divulgó la noticia, muy pronto una muchedumbre de gente se acercó al lugar para presenciar, incrédulos, aquel vuelo, el primero que se realizaría en nuestro país. Tras revisar minuciosamente el Voisin, César Copetta se ubicó en el asiento del piloto y su hermano Félix hizo girar la hélice, partiendo el motor de inmediato, mientras, como se acostumbraba, dos personas sujetaban el avión para que la hélice adquiriera la fuerza necesaria. El piloto levantó su mano

derecha y se soltó el aparato, deslizándose por el pasto, adquirió velocidad y levantó vuelo tras carretear unos cincuenta metros, siendo las cuatro de la tarde. Copetta hizo virar el avión, manteniéndose algunos minutos en el aire, mientras la gente corría desafiada de un lado a otro, presa de entusiasmo e incredulidad. El segundo vuelo lo hizo acompañado de David Echeverría, ubicado en el estrecho espacio que quedaba tras el asiento principal. Al efectuar el tercer vuelo, el aparato se inclinó sobre el costado izquierdo, dañándose el ala, con destrucción casi total. Este penoso incidente impidió el programado vuelo del Voisin sobre el Club Hípico, durante las fiestas del Centenario. No obstante, este año de cumplen 115 años desde que Chile pudo apreciar el primer vuelo de un avión surcando el cielo.

Exhibiciones en el Maule
 Muy pronto empezaron los "pedidos

de provincia” para la presentación de los aviones. Además, ello permitía reunir fondos para la nascente aviación, por cuanto se cobraba entrada por cada espectáculo. Nuestra región no estuvo ajena a esta expectativa y en abril de 1913 se consideró asistir a Yerbas Buenas con motivo del centenario de la sorpresa.

En abril de 1913, se hizo el recorrido inicial del ferrocarril desde Linares a Yerbas Buenas para llevar a las autoridades a la conmemoración del primer centenario de la acción bélica. Una de las iniciativas que causó mayor expectativa fue la llegada del aviador Clodomiro Figueroa con un avión Bleriot desarmado, para lo cual fue necesario ocupar un carro del convoy destinado al transporte del aparato.

Mientras las delegaciones militares marchaban y se tocaban himnos castrenses, toda la población se agolpó en un potrero del alcalde Luis Ferrada donde Figueroa y su mecánico Henry Goudou armaban el Bleriot: cables, telas, ruedas, hélice, eran colocadas con sumo cuidado. Una vez listo para el despegue, numerosos y entusiastas voluntarios sujetaban la cola del aeroplano mientras Figueroa aceleraba el motor al máximo, hasta dar la señal de dejarlo libre. El aparato rodó por la improvisada cancha y remontó vuelo a las dos de la tarde sobre la plaza de Yerbas Buenas, a no mucha altura y cuyo ruido apagó totalmente el discurso del alcalde y luego el del autor de trabajo ganador, Alejandro Ferrada Alexandre.

Se dijo que si hace un siglo surgió la irrupción de Juan de Dios Puga en el campamento realista, ahora la expectativa la puso la aparición de este avión que por primera vez surcaba los cielos de Yerbas Buenas.

La tragedia de Molina

El 7 de abril de 1915, mientras el ejército efectuaba maniobras en la zona de Molina, un avión debió sobrevolar siguiendo los movimientos castrenses, los cuales eran señalizados por paños de colores a fin de ser identificados desde el aire.

De esta forma, el teniente Tucapel Ponce, llevando como observador al teniente Emilio Berquino, despegó desde San Fernando para cumplir con la misión en un aparato Breguet de 100 HP, de nombre “Soldado Riquelme”. Cerca de las once y media de la mañana aterrizaron en una improvisada cancha de San Rafael para reabastecerse de combustible, tras lo cual remontaron vuelo y continuaron con su misión.

Demás está decir que una gran población de las localidades de Molina y San Rafael seguían expectantes las evo-



El piloto cauquenino Luis Omar Page, aficionado a maniobras suicidas en su avión, fue expulsado del ejército, pero siguió ejecutándolas con gran suerte.

luciones del avión, siendo un hecho inédito para ellos. Tras remontar una altura de unos novecientos metros, el motor falló, intentando Ponce aterrizar, logrando planear algunos minutos para luego caer a una velocidad vertiginosa, casi en posición vertical en un sitio denominado “Cerro Verde” del fundo “El Triángulo”, de Vicente Aníbal Bascañán.

Los restos de ambos aviadores fueron extraídos desde la destrozada máquina. En el sumario instruido, se dijo que Ponce nunca estuvo de acuerdo con que el Breguet fuera armado en el cuartel del Batallón Zapadores de San Fernando, como tampoco aprobó trasladar al aparato desarmado desde El Bosque, en Santiago hasta San Fernando. En dos oportunidades, mientras se reconstruía el avión observó tensiones deficientes de los cables y desequilibrio en las líneas de la nave.

Años después, el municipio de Molina instaló un monolito en recuerdo de esta tragedia aérea, una de las primeras de la historia aeronáutica de Chile, pero en la inscripción omitió la fecha.

Los aviadores de Cauquenes

El cruce de los Andes, hazaña de Dagoberto Godoy el 12 de diciembre de 1918, tuvo el secreto respaldo y casi complicidad del capitán cauquenino Enrique Pérez Lavín, quien, si bien públicamente no autorizó el vuelo, discretamente ordenó al ingeniero Pedro Andrade y al mecánico Miguel Cabezas alistar el avión Bristol 4988 para la travesía. Cuando supo el éxito del intento, junto al telegrama donde le llamaba la atención a Godoy, colocó la palabra “felicitaciones”.

Pero el capitán Pérez Lavín, además

fue el fundador del primer correo aéreo de Chile, cuando dispuso que el piloto Clodomiro Figueroa trasladara la correspondencia desde Santiago a Valparaíso el 1 de enero de 1919, demorando las cartas quince minutos en llegar a su destino. Un hecho inédito. Además, el capitán Pérez Lavín, un forjador olvidado de la aviación en Cauquenes, efectuó aplaudidas exhibiciones en abril de 1914, trayendo a su tierra natal el atractivo embrujador de las alas de los aviones.

Emilio Castro Ramírez

El 17 de septiembre de 1914, visitó Cauquenes el ya famoso piloto talquino, Emilio Castro Ramírez, para lo cual fue necesario ubicar un campo adecuado destinado al aterrizaje. Asistió público de Chanco, Curanipe y otras localidades, provocando avalanchas de personas. Se habilitó un campo de aterrizaje cerca de la estación ferroviaria. Sin embargo, al despegar el aparato se estrelló contra la empalizada destrozando la hélice.

Con tranquilidad, el piloto Castro dice que los daños serán reparados, para lo cual todos hacen aportes en dinero. Durante varios días los mecánicos de Castro hacen los arreglos, lo cual es motivo de un novedoso espectáculo para los asistentes.

Finalmente, el 26 de octubre de 1917 el Bleriot con el nombre de “Lautaro” emprende vuelo, llegando hasta Quirihue, efectuando arriesgadas maniobras, pero sufre un nuevo daño al aterrizar.

La visita de Luis O. Page

En mayo de 1915 el avezado piloto del ejército, también cauquenino, Luis Omar Page, llega a Cauquenes a efec-

tuar arriesgadas pruebas en su avión, varias de las cuales ya habían causado alguna sanción al aviador, de las cuales hizo caso omiso y finalmente fue expulsado de las filas. Page, el 21 de mayo de 1915 ejecuta, entre otras maniobras prohibidas, la llamada “hoja seca”, que consistía en parar el motor, caer en descenso libre y luego encenderlo de nuevo y planear cerca del suelo. También realiza el “tirabuzón” y el “circulo de la muerte”.

Page es el gran olvidado precursor de los actuales vuelos acrobáticos.

La hazaña de Carlos del Campo Rivera

En 1938, el aviador linarense Carlos del Campo Rivera (1899-1955) es uno de los fundadores del Club Aéreo de Santiago, junto a su coteráneo Onofre Lillo, y que fueron también determinantes en la construcción del aeropuerto de Cerrillos en 1928, gracias a la donación hecha al Presidente Ibáñez del Campo por el filántropo americano Daniel Guggenheim, quien adquirió los terrenos necesarios.

Ahora bien, en 1937 la Federación Aérea de Lima invitó al Club de Santiago a un encuentro internacional a efectuarse en ese país. Todos los aviadores de otros países concurrirían llevando sus aparatos en barcos, pero Del Campo y Lillo planificaron hacer el viaje por aire en un aparato biplaza marca KLEMM L 25 1B de ala baja y gran maniobrabilidad.

Con grandes riesgos, que fueron advertidos por pilotos con experiencia, los audaces linarenses despegaron desde un aeródromo aledaño a Cerrillos a las siete de la mañana del 17 de septiembre de 1937, aterrizando en Antofagasta al mediodía, donde pernoctaron; luego despegaron hasta Arica, encontrando una espesa neblina que los extravió de la pista. La última etapa debía ser Arequipa, pero el viento cordillerano los arrastró obligándolos a un aterrizaje forzoso, sin brújula, llegando a Palpa, a cuatrocientos kilómetros de Lima, donde pudieron obtener el combustible mínimo para llegar al aeródromo de Limatambo, cerca de Lima, volando cinco mil kilómetros en un avión de escaso alcance.

Los aviadores visitantes se asombraron del notable vuelo realizado.

Los audaces aviadores regresaron de similar forma a Santiago.

En junio de 1944, Carlos del Campo Rivera fue impulsor y fundador del Club Aéreo de Linares y su primer presidente. El campo aéreo de esa institución lleva hoy su nombre por gestión del actual alcalde Mario Meza.

Desde luego, hace falta una Historia de la Aviación Maulina. ●