



Documentación/Chile Insular Pacífico Sur

Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

Tras adquirir material de vuelo anfibio que permitiera patrullar en forma efectiva el área oceánica frente a las costas de Chile continental e insular, la Fuerza Aérea de Chile inició en la década de los cuarenta, su capacidad para realizar la defensa de nuestra costa que se veía expuesta a las incursiones que afectaban al continente producto de la segunda guerra mundial. Luego en 1947, el presidente Gabriel González Videla proclamará la soberanía y jurisdicción sobre el mar y el zócalo continental adyacente a las costas continentales e insulares hasta el límite de 200 millas marinas.

Con ello, el cumplimiento del compromiso contraído con la OACI, por obtener información meteorológica en el Pacífico meridional daría un nuevo argumento que despertará el deseo nacional de incursionar vuelos que le permitirán unir efectivamente el Chile insular y la eventual apertura de rutas aérea efectivas a la Polinesia.



Por medio de las presentes publicaciones, hemos querido entregar una serie de breves investigaciones que puedan interiorizar al lector de algunos de los datos y anécdotas que involucran el desarrollo o gesta de acciones o hitos que ha protagonizado a través del tiempo nuestra aviación en la conquista del Chile insular del Pacífico Sur.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

1945

El primer vuelo a la isla Robinson Crusoe en el Archipiélago Juan Fernández

El 15 de marzo de 1943, la Fuerza Aérea de Chile recibió sus tres primeros anfibios PBY-5 "Catalina" en el Grupo de Aviación N°2, de la Base Aérea de Quintero, con los que incrementó considerablemente sus capacidades de patrullaje aeronaval y acrecentó el interés de alcanzar las lejanas posesiones insulares.

De hecho tan pronto pudo, el alto mando institucional dispuso realizar un vuelo exploratorio a Juan Fernández en el menor tiempo posible, lo que implicó el entrenamiento de la tripulación *"en navegación astronómica y radiogoniométrica... a fin de practicar con la Radioestación de Juan Fernández perteneciente a la Armada, y estar en contacto permanente con ella, para saber en todo momento las condiciones atmosféricas reinantes en ese punto"*. Previamente la Armada envió una de sus unidades para estudiar los lugares más apropiados para el amarizaje, el despegue y para determinar un fondeadero seguro y protegido donde amarrar el Catalina, por no contarse con una rampla para sacarlo del mar.

Considerando las características de la costa isleña, el informe recomendó evacuado *"no efectuar ningún vuelo hasta que se ubique en reconocimientos posteriores una zona que no ofrezca las contingencias de la Bahía de Cumberland"*. No obstante, lo más probable es que durante los vuelos de entrenamiento se sobrevolara la isla, por algunas fotografías aéreas que así lo demuestran, en tanto que el primer amarizaje de uno de estos aviones en la bahía Cumberland, frente al poblado Juan Bautista en la isla Robinson Crusoe se verificó finalmente el 24 de julio de 1945 en el PBY-5 N° 401 al mando del teniente 1º, Roberto Parragué S.



Como se recordará, esta idea que rondaba en la cabeza del joven oficial desde que la visitara durante sus estudios en la Escuela Naval, antes de incorporarse a la Escuela de Aviación de la que egresaría en 1935. A continuación sería destinado al Grupo N°2 en el que le correspondió cumplir misiones en la Aviación Embarcada en el acorazado Almirante Latorre*. Luego se desempeñó como profesor de navegación y radiocomunicaciones en la Escuela de Aviación; en 1943 fue comisionado a los EE.UU. a un curso de perfeccionamiento en la Base Aeronaval de Corpus Christie regresando al Comando Costanero y luego al nuevamente al Grupo N°2 en fines de 1944.



PBY 5 Catalina 401 en Quintero

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutica de Chile

Nota* Al acorazado Almirante Latorre se le instaló una catapulta Cagniotto, por el técnico italiano en Talcahuano a comienzos de 1932. La catapulta de 14 metros para hidroaviones Fairey III-F, iba montada a popa y consistía en dos rieles sobre los cuales se hacía deslizar un carro mediante un mecanismo combinado de aire comprimido y elástico, que impulsaba al biplano hasta los 120 km/h. Cuando el sistema quedó listo, se izó al hidroavión y el 7 de marzo de 1932, se llevó a cabo el primer despegue de este tipo verificado en un buque de guerra perteneciente a una escuadra sudamericana pilotada por el teniente Teodoro Ruiz Diez.

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Alberto Fernández Donoso

Oscar Avendaño Godoy

Claudio Cáceres Godoy

Rino Poletti Barrios

Sandrino Vergara Paredes

Rodrigo Jiménez Schmidt

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (ntraub@historiaaeronauticadechile)

Declaración de responsabilidad:

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