



Documentación/Chile Insular Pacífico Sur

Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

Tras adquirir material de vuelo anfíbio 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

1949

El piloto civil Edgar Blackburn Melin, inicia servicio voluntario a Isla Mocha

El piloto civil Edgar Blackburn Melin, formado en el Club Aéreo de Temuco y fundador del de Traiguén, solía volar en su pequeño monomotor triplaza Piper PA 12 Super Cruiser, CC-PKB, desde la pista de su fundo La Colmena hacia el litoral de Arauco desde donde divisaba la Isla Mocha, pero sin atreverse a llegar hasta ella por temor a la extensión de océano que la separaba del continente.



PA 12 Super Cruiser similar al de la historia. Fuente: @ horacioparrague

Pero un día de marzo de 1949 se decidió. Preparó al Piper, echó en él algunos diarios en los que anotó su nombre y dirección y puso también unos paquetes con fruta. Ascendió hasta 6.000 pies y cruzó hacia la Mocha, la cual sobrevoló sin encontrar un lugar donde aterrizar y sin poder hacerlo en la playa, por estar cubierta por la marea alta. Sin embargo, descendió sobre el lugar más poblado para en vuelo rasante, lanzar los diarios y las frutas, y gritarle a las personas que lo observaban, que le prepararan un lugar donde aterrizar y que le avisaran cuando estuviera listo.

Pocos días después recibió un telegrama por medio de la Radioestación Naval de Talcahuano, en que se le indicaba que ya habían preparado un lugar donde aterrizar.

Fue así como el 10 de abril de 1949 se dirigió nuevamente a la Mocha llevando otra vez su avión cargado con frutas, diarios y revistas. Aunque la pista no era muy pareja, el aterrizaje lo efectuó sin

contratiempos ante los aproximadamente trescientos habitantes que miraban el avión, felices de ver uno por primera vez aterrizado en su querida isla.

A partir de ese momento, los vuelos de Blackburn se hicieron frecuentes, siempre por razones filantrópicas y humanitarias, a los que los mochanos respondieron con un homenaje el 23 de enero de 1951, en el que le entregaron una medalla de agradecimiento y bautizaron con su nombre a la pequeña pista construida por ellos mismos contigua a una playa del costado oriental de la isla.

La estrecha amistad que surgió entre el piloto y los isleños quedó demostrada en las difíciles circunstancias que se vivieron a raíz del fuerte sismo que afectó a Concepción y Arauco el 21 de mayo de 1960. Temprano al día siguiente, sin reparar en los daños que el mismo había sufrido, Edgar Blackburn voló acompañado por el abogado Helmut Brunner, vecino de Traiguén al igual que él, a la isla en su nuevo Piper PA-20 Cruiser, CC-PBL, un poco más potente que el anterior, llevando algo de ayuda y a constatar el estado en que se encontraban sus amigos.

Luego de aterrizar en la pequeña pista decidió buscar otro lugar en el costado sureste, cerca de la punta del Saco, previniendo la ocurrencia de un posible maremoto, sin imaginar que momentos más tarde, mientras se encontraba constatando los daños y tomando nota de las necesidades más apremiantes, se hizo sentir otro movimiento sísmico, más violento aún que el de la víspera, alcanzando ribetes de cataclismo. De inmediato Blackburn regresó al avión a ver si había sufrido algún destrozo, alcanzando a ver la enorme ola de un tsunami que barrió las costas de la isla, destrozando su monomotor y arrastrándolo dos cuadras tierra adentro con grave riesgo de su vida la que salvó milagrosamente con varios moretones y rasguños pero afortunadamente ileso., debiendo ser rescatados por el hermano del abogado el piloto civil y dirigente del Club Aéreo de Traiguén, Alex Brunner, quien relató que “el rescate fue peligroso. No sabíamos cómo había quedado la isla, si podría aterrizar y luego despegar. Volé lo más alto que pude por cualquier emergencia, pero todo resultó bien”.



Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	Presidente
Alberto Fernández Donoso	Vicepresidente
Oscar Avendaño Godoy	Director - Secretario
Claudio Cáceres Godoy	Director - Tesorero
Rino Poletti Barrios	Director
Sandrino Vergara Paredes	Director
Rodrigo Jiménez Schmidt	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.