



## 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

# 1951

## El primer vuelo a Isla de Pascua (Rapa Nui)

Los preparativos para esta hazaña de la aviación chilena comenzaron en el Grupo de Aviación N°2 de Quintero, promediando octubre de 1950 con la selección del Catalina 405, que fue bautizado "Manutara", y de la tripulación que quedó integrada por el comandante Horacio Barrientos C., comandante de la aeronave; el capitán Roberto Parragué S., 1er piloto y navegante; teniente Alfredo Aguilar Z., 2° piloto y navegante; teniente José Núñez R., 3° piloto y ayudante del navegante; subteniente Sabino Poblete A., 4° piloto y ayudante del navegante; sargento Héctor López C., mecánico 1°; sargento Gilberto Carroza, mecánico 2° y los radiooperadores cabos René Campos F. y Mario Riquelme C.



PBY 5A Catalina 405 en faena de carguío de combustible en la pista de La Serena antes de despegar.

A continuación se efectuó un vuelo de entrenamiento diurno Quintero-Tocopilla-Cerro Moreno-fragata Condell, a 30 millas fuera de Valparaíso, y Quintero, empleando el radio compás e instrumentos de navegación astronómica. Un segundo vuelo nocturno fue despegando de Los Cerrillos, Valparaíso, fragata Covadonga en altamar frente a Valparaíso, Chañaral, radiofaro de Cerro Moreno, San Félix, Juan Fernández y Quintero, con una duración de 19:30 hrs. de vuelo para 2.313 millas náuticas y un consumo de 1.550 galones de combustible, con el que se batió el record de Chile de permanencia en el aire. Además se efectuó un vuelo a Juan Fernández utilizando enlaces y procedimientos radiotelegráficos navales con la fragata Covadonga y las estaciones costeras.

El 6 de enero se constituyó el Centro de Alerta al que se le asignaron el Catalina 406 al mando del teniente Jorge Vega, que actuaría en coordinación con la fragata Covadonga, en la que previamente se embarcaron 4.000 litros de combustible y que se apostaría en un punto intermedio de la ruta. El segundo avión de alerta fue el Catalina 402 a cargo del subteniente Erich Burchardt en tanto que el personal de mantenimiento y los repuestos zarparon en el vapor Allipén.

Finalmente se confeccionó el Plan de Vuelo entre La Serena e Isla de Pascua por la ruta más conveniente, cercana al paralelo 30°Sur para una distancia de 2.047 millas. El despegue se fijó para las 19:30 horas local del 19 de enero, con el propósito de realizar la mayor parte del vuelo nocturno a fin de disponer de observaciones simultáneas de varias estrellas y de la luna para la navegación astronómica, manteniendo el rumbo 279° hasta los 90°W, donde se encontraba la fragata Covadonga, cambiando al 270° en la latitud 27°10' Sur, la misma de la isla.

Las comunicaciones serían con las radioestaciones de Lengua de Vaca, San Antonio, Los Cerrillos, Quintero, Juan Fernández e Isla de Pascua, más la Fragata Covadonga y el vapor Allipén y una radioestación especialmente habilitada en el aeropuerto de La Serena a cargo del suboficial mayor radiotelegrafista José Correa B. asistido por el cabo Juan Ibarra que operó en las frecuencias 4.335 kc y 500 kc para emergencias. En tanto que las condiciones meteorológicas analizadas por el Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea, a cargo del meteorólogo Millán Toro, auxiliado por el cabo ploteador Luis Hernández y el cabo Manuel Antúnez encargado de los sondeos aerológicos, pronosticaban un anticiclón con 4/8 de nubosidad cumuliforme entre los 600 y 1000 metros, visibilidad ilimitada y vientos favorables de los cuadrantes SE, E y NE.

El aterrizaje en la pista de Mataverí se calculó para las 10:30 am. Hora insular, y 13:30 horas en Santiago, del 20 de enero.

Una vez culminados los preparativos, poco antes de las diez de la mañana del 18 de enero, tras una breve ceremonia de despedida, el Manutara y su tripulación despegó a La Serena escoltado por tres bombarderos North American B-25J Mitchell, también basados en Quintero.

Al día siguiente, la actividad comenzó temprano con la revisión final del avión, el chequeo de los sistemas de las radiocomunicaciones, cartas e instrumentos de navegación y la supervisión del carguío de combustible, todo aquello ante un gentío que aumentaba con el correr de las horas, interesado en compartir con la tripulación, conocer el avión y los detalles del vuelo y desearles un feliz viaje.

La expectación recorría el país. La radio Cooperativa Vitalicia envió un equipo de prensa encabezado por su director y periodista Adolfo Yankelevich, al director de programación Raúl Aicardi y al locutor Juan Ramón Silva en el Catalina 406, que quedaría de alerta en La Serena, quienes serían los encargados de llevar todas las alternativas del vuelo a través de su cadena de emisoras hasta el último rincón de Chile.

Para la tarde, la multitud sobrepasaba las 25.000 almas, incluyendo al Presidente de la República Gabriel González Videla, el ministro de Defensa Guillermo Barrios Tirado, el subsecretario de Aviación, Darío Callejas, el general Aurelio Celedón, el alcalde de La Serena Ernesto Aguirre, el arzobispo monseñor Alfredo Cifuentes quien les obsequió una medalla de Nuestra Señora de Andacollo a los

tripulantes y una infinidad de autoridades provinciales y de la Guarnición Militar de La Serena que se hizo presente con su banda de músicos para rendir los honores correspondientes.

Los discursos se sucedían frente a la tripulación correctamente formada frente al avión que respondieron con sus gorras en alto, un fuerte Viva Chile, Viva la Fuerza Aérea y tres hurras antes de subir al anfíbio, poner en marcha los motores y despegar hacia el sol poniente, en medio de miles de pañuelos blancos.

A bordo cada uno se concentró en sus quehaceres para la larga travesía de 19 horas y 20 minutos de vuelo continuo. En palabras del capitán Parragué la llegada *“Bajamos a 300 metros y seguimos volando entre nubes y chubascos de buen tiempo. Preciosos arcoíris se formaban como para dar la bienvenida al avión que por primera vez visitaba esos mares. Se aproximaba el momento más emocionante de nuestro vuelo. Las situaciones que calculé al observar el sol, me indicaron que habíamos de avistar la isla a las 13:30 horas. Cuando llegó ese momento, me trasladé a mi puesto de piloto y espera con la impaciencia del que espera ver realizar el sueño de casi una vida. Por otro lado, con el temor de haberme equivocado en los cálculos y la responsabilidad ante los que tan confiadamente me acompañaban en el vuelo. La responsabilidad me hacía olvidar el cansancio de toda una noche sin dormir. En esas meditaciones estaba cuando exactamente por la proa distinguí la silueta inconfundible del volcán Rano Kao. Eran las 13:33.”*



Comandante Roberto Parragué Singer con el Manutara de fondo

El Manutara voló en torno a la isla pasando sobre el poblado Hangaroa a modo de saludo, antes de enfilarse hacia la pista de Mataveri, construida como se recordará por los propios isleños, de 1500 metros de longitud por veinte metros de ancho, marcada con una línea blanca en todo su perímetro, en la que aterrizó a las 14:00 horas del sábado 20 de enero.



**El Manutara sobrevuela la pista antes de aterrizar en ella**

Una vez en tierra, *“Todo el pueblo nos recibe entusiasmado y con grandes demostraciones de alegría y de afecto para los tripulantes del primer avión que aterriza en la Isla Rapa Nui”* diría el comandante Barrientos en su informe, agregando que el primer abrazo a la tripulación fue del Capitán de Puerto y Delegado del Gobierno, Luis Aceituno, a continuación lo hizo el padre Sebastián Englert, el administrador de la Compañía Explotadora de la Isla de Pascua, Fernando Cádiz, y Miguel Teao, el primer pascuense que se acercó a saludar mientras el resto interpretaba la Canción Nacional y los abrazaban entregándoles collares y regalos autóctonos.



**Roberto Parragué Opazo, comandante del Boeing 767 CC-CEK a la llegada a Mataverí conmemorando el 50 aniversario de la hazaña de su padre en enero de 2001**

**Alberto Fernández Donoso**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

# Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

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

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](mailto: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.