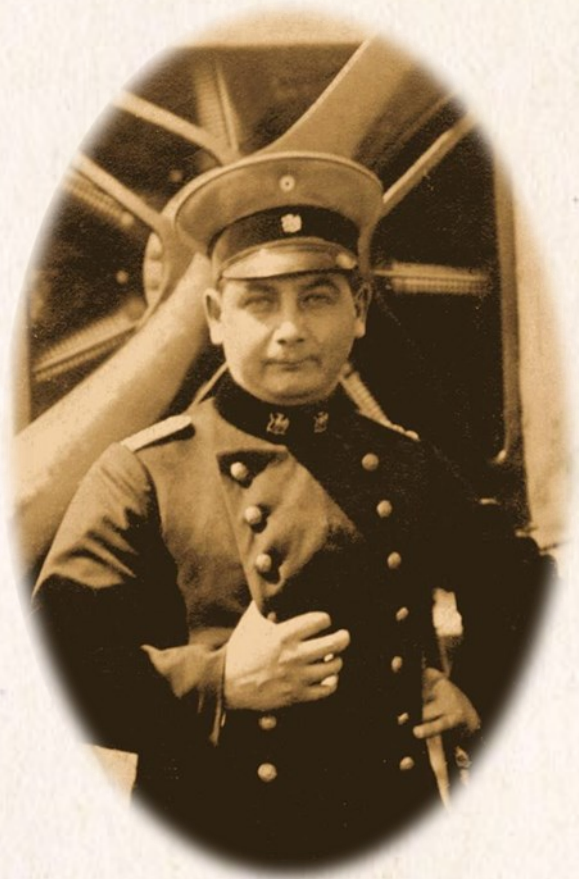




El Capitán Ávalos Prado y la Escuela de Aviación

Primer aviador militar

Compañero del teniente Molina Lavín en los deseos de ver realizados los sueños inspirados por Cattaneo en 1910, el teniente Manuel Ávalos Prado –distinguido oficial de artillería– tuvo la grata impresión de pisar el maravilloso suelo de Francia y de sentirse aturdido por el atractivo mágico de ese París del que tanto hablaban en las charlas de casino junto con sus camaradas. Pero ese bullicio, ese encanto de la ciudad Luz, se termina cuando, por último, sus pasos pueden recorrer los rincones de esa Escuela impresionante de Blériot, la famosa Escuela en Étampes, donde se forjan caballeros del espacio.



Capitán Manuel Ávalos Prado



Teniente Eduardo Molina Lavín

Llegaron con la hermosa primavera, cuando el paisaje francés se embellece con los resplandores de los follajes nuevos y titileo en el ambiente, ese encanto multicolor de un mundo vegetal que inspiró los pinceles de tantos genios de la pintura impresionista. Pasaron los trámites reglamentarios. Y se vieron de pronto en aquella Escuela de Vuelo, frente al señor adusto de los instructores. La primera fase: instrucción terrestre para aprender a dominar ese potro chúcaro que es el Blériot, que acá llamaron “Pingüino”, pues corría por el suelo en línea recta, se encabritaba, daba saltos, pero no volaba. Esto duraba poco.

Y así, Molina y Ávalos –entre otros muchos que más tarde serían “Ases” en la Primera Guerra Mundial– pasan a la etapa siguiente de impresionante realismo, pues ahí está el temido y ansiado Blériot, que tiene una sola cabina y donde el aprendiz de piloto deberá remontarse SOLO desde un comienzo. Hay que aprender a manejar los controles: “Echando hacia atrás la campana (bastón de comando) suavemente el aparato se elevará, con todo, el motor...”. “No deje que el aparato se eleve mucho, PUES NO SABRÁ COMO HACERLO BAJAR”. “Para aterrizar, eche la campana suavemente hacia adelante reduciendo el motor”...

Es de imaginarse la impresión del novato tan rudimentariamente instruido, pues esta actividad no es como esa que vemos en las películas cómicas, como nuestro simpático coronel alemán de “Los hombres intrépidos y sus máquinas voladoras”, que tanto nos hizo reír; hay que añadir el ruido ensordecedor de la hélice y del motor, las vibraciones violentas del fuselaje, los vaivenes del viento que podían llegar a voltear el avión “patas arriba”... y ese penetrante olor a aceite y bencina que tenía una acción enervante. El aparato se encabritaba, arriesgándose una pérdida de velocidad al despegar, y de un capotaje, al aterrizar. Había naturalmente, muchos accidentes, a veces leves, hasta divertidos; otros, de trágicas consecuencias. Precisamente, Molina Lavín tuvo uno que ya comentamos antes, al aterrizar.

De aquel modo, entre alegres incidentes y no pocos malos ratos, llega el cálido mes de julio de 1911 y, por fin, el examen final para obtener el ansiado Brevet. El N°558 para Ávalos Prado, y el 561 para su compañero de aventuras. Molina Lavín debe regresar a Chile. El teniente Ávalos permanece en Francia en comisión, para aprender a pilotear otros tipos de aviones. En Champagne aprende a volar los biplanos Voisin y Sánchez Besa. En Alemania coopera a la Comisión Chilena de Armamentos. Durante su gira es ascendido a capitán, y en el verano de 1912 regresa a Francia para realizar otro curso de perfeccionamiento en la Escuela Blériot. En un tipo de 50 H.P. se entrena en vuelos de ascensión a más de 1.000 metros de altura, para aprender a aterrizar a “hélice calé”, a puro planeo, vale decir, con el motor detenido. Se necesitaba mucha experiencia y competencia para esa práctica difícil, pues al que “se le pasaba el caballo estaba frito”, como diría un huaso, ya que había que “tantear” la cancha para llegar hasta ella y no quedar “ensartado” por ahí en un matorral al otro lado. Dominada esa etapa con pleno éxito, hace más tarde la recepción del primer aparato Blériot de 50 H.P. adquirido por Chile, y al cual se denomina “Manuel Rodríguez”, siendo también el primero que ostenta los colores nacionales en sus alas.

En este aparato el capitán Ávalos Prado tiene el honor y la satisfacción de ser el primer aviador militar chileno que realiza el vuelo “Issy les Moulineaux-París” sobre suelo francés, con los colores de la patria en sus alas. Luego realiza vuelos en un Deperdussin, monoplano biplaza de 70 H.P. bautizado como el “Cóndor” y un Blériot de 35 H.P. denominado “Chile”, todos ellos destinados a la futura Escuela de Aeronáutica Militar. En noviembre de 1912 regresa a Chile para organizar la Escuela.

Durante la presidencia de don Ramón Barros Luco y siendo Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz, el Decreto Supremo G.1 N° 187 del 11 de febrero de 1913 da vida a la Escuela de Aeronáutica Militar. El 22 se designa Director al Tte. Coronel don Carlos Hinojosa, quien por estar en Alemania, nunca asumió su puesto, siendo reemplazado por el capitán Ávalos como director interino. Desempeña este puesto desde 1913 hasta marzo de 1915, debiendo dejarlo para preparar su ingreso a la Academia de Guerra del Ejército. Esos tres años fueron principalmente de organización e instrucción de los primeros alumnos militares, distinguiéndose el capitán Ávalos por su acierto en dar el ejemplo, enseñar a otros sus grandes conocimientos y valiosas experiencias, su espíritu de vuelo y de sacrificio para superar las dificultades propias de un medio en desarrollo y con recursos limitados.

Fueron sus colaboradores los mecánicos 1° de Maestranza Miguel Cabezas y Pedro Donoso, quienes no sólo se habían perfeccionado en esa técnica difícil sino también se habían titulado como pilotos en Europa; el mecánico 2° Conrado Schudeck y el maestro carpintero Manuel Penelas, un español “anclado” en Chile y que por muchos años dirigió los talleres de carpintería aeronáutica, de donde salían hélices, largueros, fuselajes, etc. para mantener en vuelo al aporreado material de vuelo. El ex Ingeniero de la Armada Pedro Andrade fue Jefe de Talleres y profesor de mecánica, quien también se hizo piloto. Y mucho otro personal de oficiales de planta, suboficiales y soldados.

El aeródromo nace en la chacra de “Lo Espejo”. Más tarde crece con los terrenos de “Mabille” y da origen a “El Bosque”. Los alumnos seleccionados para el Primer Curso de Vuelo son: tenientes Amadeo Casarino, de artillería; Víctor Contreras, de ingenieros; Alejandro Bello, de infantería; Francisco Mery, de artillería; Enrique Pérez, de infantería; Armando Urzúa, de caballería; Julio Torres, de infantería; Gabriel Valenzuela, de ingenieros; Arturo Urrutia, de artillería; suboficiales: sargentos Adolfo Menadier; Juan Verscheure; Eleodoro Rojas; José García; Floridor González; Luis Page y Manuel Ampuero.



*Fotografía tomada el día en que concurrieron a la Escuela los oficiales que formaron el primer curso.
De izquierda a derecha: Tenientes Mery, Pérez Lavín, Casarino, Valenzuela, Capitán Ávalos, Doctor Ugarte,
Tenientes Urrutia, Ponce, Torres, Rodríguez, Bello y Urzua Lavín.*

El capitán Ávalos hace armar los 4 aviones adquiridos en Francia en los pabellones del Regimiento de Ferrocarrileros, vecino de la Escuela en ese entonces, donde se improvisan los primeros hangares. El primer vuelo de prueba lo realiza en el Blériot "Chile" el 7 de marzo de 1913, dejando asombrados a los espectadores por su pericia en las evoluciones y precisión en los aterrizajes. El día 12 prueba en vuelo el Blériot "Manuel Rodríguez", la que es presenciada por el Ministro Matte, el general Pinto Concha, jefes y oficiales del ejército y funcionarios públicos. Las excelentes condiciones de pilotaje del aviador militar quedan una vez más en evidencia.



General de División, señor Arístides Pinto Concha

Es el tipo ideal de instructor, sereno, experto, prudente, con grandes dotes para enseñar, estimulador del entusiasmo y fe de sus alumnos. Lo grande, lo notable, es que aquellos vuelos memorables del capitán Ávalos ponían en pie de realidad al advenimiento del arma aérea en Chile. Eran los primeros aparatos que lucían en sus alas los colores de la Patria y el primer eslabón en la larga cadena de éxitos de la Aviación Militar, primero, y de la futura Fuerza Aérea después.



El Capitán Manuel Ávalos Prado prestó a despegar en su avión Blériot

Ese primer paso oficial es digno de recordarse. Cuando se cuadra de uniforme, llevando en su cabeza el gorro de vuelo y los anteojos, realizado ese primer vuelo, ante su jefe y pronuncie en voz alta y firme la frase ritual de “Sin novedad el vuelo, mi general”, es aquella la voz que ha de poner en marcha a la futura legión de pilotos que vendrán tras él, ejemplo digno, honroso, profesional, del capitán Manuel Ávalos Prado.

Más tarde incrementan el material de vuelo 2 Blériot de 80 H.P. biplazas; 2 Blériot de 50 H.P. monoplazas; 3 Blériot de 35 H.P. de Escuela; y 2 Blériot de 25 H.P. que habrán de ser los famosos “Pingüinos”. Este excelente material Blériot prestó muy buenos servicios y duró hasta que “hubo que echarlos a la basura” por viejos, aporreados y anticuados. En 1913 se adquirieron 3 biplanos Breguet de 80 HP. y 1 de 100 HP., material en experimentación aún en Francia (la guerra estaba “ad-portas”) y que no correspondió en buena forma, siendo causa de graves accidentes futuros; 1 biplaza Deperdussin de 70 HP.; 1 biplano Voisin de 75 HP.; y 3 biplanos Sánchez-Besa. A fines de 1913 se armaron y montaron 4 hangares comprados en Alemania, y talleres, oficinas y casinos.

El 9 de agosto de 1913, el capitán Ávalos presenta a examen ante un numeroso público asistente a los primeros aviadores militares formados en la Escuela a su mando: teniente Francisco Mery y teniente Arturo Urrutia. En primer lugar debían volar 100 metros de altura y realizar dos series de 5 ochos alrededor de dos postes distantes 500 metros uno del otro. Montar a unos 150 metros y aterrizar luego dentro de un círculo de un diámetro de 100 metros. La segunda parte incluía evoluciones sobre la pista y una prueba de altura. El teniente Mery fue el primero en volar en un Blériot de 35 H.P. y se lució en la primera parte de su examen. Urrutia hizo lo mismo a continuación. En la segunda parte Mery tuvo un percance al aterrizar, rompiendo una rueda del tren, que causó gran impresión en el público, pero sin consecuencias personales. Cuando el teniente Urrutia tomó otro Blériot para realizar el resto de examen, los asistentes se quedaron “con el corazón en la boca” al ver que tres veces el motor falló, una de ellas en pleno despegue. La prueba queda pendiente hasta el 13 de agosto, día claro, muy frío, que deja un recuerdo inolvidable en el público, pues ambos pilotos esta vez se lucen en el examen final, y obtienen el Brevet N°1 para Urrutia y el N°2 para Mery.

El entusiasmo del público por asistir a pruebas tan emocionantes induce al capitán a solicitar la autorización para tales visitas en los días lunes por la mañana. En una de esas hermosas mañanas primaverales el capitán Ávalos invita a volar a la señorita Florencia Michels Cabero (1), quien tiene el honor de ser la primera dama chilena que ha volado como pasajera en un aparato militar en Chile.

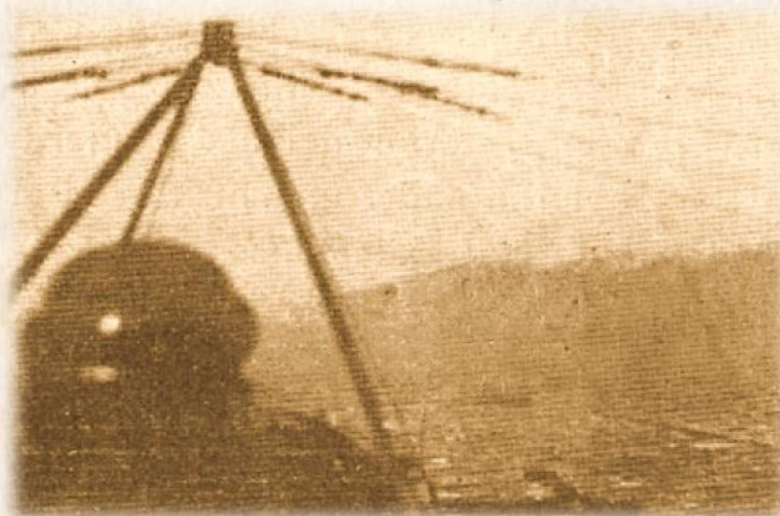
El 8 de septiembre de 1913 obtienen sus títulos el teniente Urzúa y el sargento Page. Ese mismo día vuelan con el capitán Ávalos el general Pinto Concha y el propio Ministro Matte, quienes no pueden sustraerse a la magia que produce el ver volar tan de cerca a un avión y con manos seguras y expertas. En noviembre y diciembre de 1913 rinden sus pruebas los demás alumnos, tenientes Pérez, Valenzuela, Torres y sargento Rojas. El 23 de agosto el capitán Ávalos realiza el primer vuelo en Chile con tripulantes, llevando al teniente Urrutia en un Blériot para hacer un reconocimiento aéreo. Luego realiza un vuelo con Donoso en un Blériot biplaza, y acompañado por el teniente Urrutia en un monoplaza Blériot, hasta Rancagua, siendo este el primer vuelo fuera de cancha. El 31 de agosto llevando como pasajero al doctor Ugarte Donoso, primer cirujano de la Escuela de Aviación, y con Urrutia en otro avión, llevan a cabo espectaculares maniobras sobre La Moneda para “saludar” al presidente Barros Luco en el día de su onomástico. Don Ramón tal vez sintió “cosquilleos” en el estómago al ver tales piruetas sobre su cabeza.

Era tal la confianza que inspiraba el capitán Ávalos por sus dotes de piloto que en varias ocasiones tanto el general Pinto Concha como el Ministro Matte volaron con él. Durante sus visitas dejan constancia expresa del excelente pie en que se encuentra la Escuela a su mando.

El 19 de septiembre de 1913 y con motivo de la Parada Militar en el Parque Cousiño, el capitán Ávalos con el teniente León en un Blériot, acompañado de otros 4 piloteados por los tenientes Mery, Urzúa, Urrutia con Pérez y el sargento Page, realizan el primer vuelo de aviones militares en un espectáculo de esa índole. El 2 de octubre vuelan sobre Rancagua para solemnizar el aniversario de la gloriosa retirada. Ese vuelo duró 3 horas. El Blériot de Urrutia, que esta vez llevaba de tripulante al teniente Torres, tiene al regreso un espectacular accidente por falla de motor, cuando volaba sobre el fundo de don Jorge Vial.

El motor se detiene, y el público rancagüino se queda “lelo” al creer que puede ser un fatal percance. Pero la sangre fría y la pericia del teniente Urrutia dominan la emergencia al lograr un planeo hacia un potrero para posar al Blériot en buena forma. Más un golpe de viento al tocar tierra tumba al aparato haciéndolo caer de espaldas. Torres sale ileso aunque cubierto de aceite y polvo; Urrutia queda aturdido y enredado entre los escombros, pero sin heridas graves. El público, que ha corrido unas diez cuadras en pocos minutos, queda atónito, nervioso, pero feliz al verlos vivos.

El 7 de octubre, una mañana diáfana y tentadora, el capitán Ávalos inicia a las 6:20 el primer vuelo que se hace hacia Valparaíso, acompañado por el teniente Mery en un biplaza Blériot. Monta a 500 metros y emprende el vuelo hacia el Oeste. Sobre Colliguay pasa a 2.000 metros y a los 2.300 se presenta una densa neblina. Decide regresar a Lo Espejo. Pero ya van tres horas de vuelo y estima que el combustible está próximo a agotarse, por lo que busca con acierto, una cancha de emergencia. La maniobra debe ser acertada, pues el terreno elegido es limitado y áspero, porque no hay otro. Desde 2.300 metros de altura planea en espiral y a las 9:30 toca tierra en el fundo “la Viñita”, cerca de Casablanca. Un hoyo hace que el avión capote y se dañen la hélice y el ala izquierda. Vienen mecánicos y se repara al Blériot en el terreno. Pocos días después, ya listo, el capitán Ávalos despegó perfectamente de ese “coladero” y regresa sin novedad a Lo Espejo.



El Capitán Manuel Ávalos Prado vuela sobre Santiago.

En octubre de 1913 se realiza en el Parque Cousiño una revista en homenaje al ex Presidente de EE.UU. Teodoro Roosevelt y Ávalos se luce una vez más con sus pilotos.

No obstante, no hay realmente en la vida de un hombre sólo momentos de satisfacción, de honores, de éxitos. Hay también “espinas” en el camino. Y el Capitán Ávalos las tuvo. En un mal momento, algunos “cerebros mágicos”, que nunca faltan en la vida pública, creyeron erróneamente que la labor del aviador en pro de la aviación militar era negativa en la Escuela Aeronáutica. Y hasta se llegó a insinuar que la dirección fuese asumida por un civil; la Escuela trasladada a Batuco y los hangares construirse con “madera nacional”. Incluso se quiso “levantar” a los 2 mecánicos pilotos de la Escuela, y lo que es más extraordinario por su insensatez: se llegó a “sabotear” partes vitales de algunos aparatos en forma criminal durante la noche. Pero el general Pinto Concha rechazó indignado tales cargos y calificó de infames a los hechos tomando medidas extraordinarias de seguridad.

Al terminar 1913, en nueve meses de vida, la labor del capitán Ávalos había formado 5 pilotos militares y 3 aviadores pilotos, un grupo eficiente de mecánicos de aviación, y un curso completo de observadores militares con oficiales de Estado Mayor. Se habían volado 29.579 kilómetros, con pocos accidentes, ninguno fatal. El coronel Flores asegura en su “Historia Aeronáutica de Chile”, página 135: “Con justa razón la aviación militar de Chile, al concluir ese año, llegó a ocupar el primer lugar en América y el sexto en el mundo, a continuación de Francia, Alemania, Inglaterra, Austria e Italia”.

Durante 1914 y 1915 el capitán Ávalos continúa su abnegada labor de maestro, con éxitos profesionales, un segundo curso de pilotos. Una prosperidad creciente, pero matizada, también con algunos accidentes dolorosos -propios de una época heroica, de una actividad peligrosa, que se afronta con serenidad pero sin fatalismos- como fueron la muerte del teniente Mery, primer aviador militar caído en el cumplimiento del deber, la misteriosa desaparición del teniente Bello; y la muerte del sargento Menadier. En 1914 se formaron 5 oficiales y 3 suboficiales como pilotos.

El 13 de marzo de 1915 por D.S. 305 se le releva de sus funciones de Director interino, a fin de que prepare su examen de ingreso a la Academia de Guerra. No había sido un piloto espectacular como Cattaneo y otros que visitaron Chile, ni acróbata profesional de alardes sobrenaturales, sino un excelente, sereno y experto maestro de vuelo: modesto, sencillo, y eficiente organizador. Su labor como Director fue destacadísima y brillante, en una época en que –como dice muy bien el coronel Flores- “el vuelo constituía un peligro y hasta cierto punto un privilegio para quienes lo practicaban”.

Teniente 1º señor Tucapel Ponce Arellano, fallecido junto a su Observador y camarada, el Teniente Emilio Berguño Meneses, en circunstancias que piloteaba un Breguet de 100 HP. durante las maniobras militares de abril de 1915.



Ávalos continúa su labor en la Escuela como Jefe de Instrucción de vuelo. En abril de 1915 comanda la Escuadrilla “Roja” en las maniobras militares en la zona San Fernando, Curicó y Talca, con 5 aparatos. La Escuadrilla “Azul” era comandada por el capitán Enrique Pérez. El 7 de abril el teniente Tucapel Ponce y su observador, teniente Berguño, mueren en un accidente en el Breguet de 100 H.P.

Ese mismo año se forma el Tercer Curso de Pilotos con los tenientes Darío Aguirre, Armando Cortínez; Dagoberto Godoy, Emilio Bramberg y Augusto Magnan. Los suboficiales Máximo Alvarado; Filemón Lizana; Andrés García; Lorenzo Hermosilla; Juan López; Juan Yáñez; José Lagos; Abel Morales y Alejandro Bosso. Por primera vez ingresan 2 oficiales extranjeros: los tenientes uruguayos Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, pioneros de la aviación de su patria. En el mes de octubre se agregan al curso los tenientes Diego Aracena; Federico Barahona; César Merino y Julio Torres.

En febrero de 1916, el capitán Ávalos deja de ser jefe de Instrucción de Vuelo y de la Escuela, siendo reemplazado por el brillante piloto, su alumno, ahora instructor, teniente 1º Arturo Urrutia, e ingresa a la Academia de Guerra. Dejaba las alas para dedicarse a una función importantísima en la carrera de un oficial: la de Estado Mayor. Tal vez sintió una honda emoción y una inevitable tristeza al dejar los aviones, las horas vividas en la cancha y en los vuelos, para irse a las aulas, en pos de otra satisfacción profesional.

Y el 3 de enero de 1919, poco después del triunfal regreso de la travesía de los Andes del teniente Godoy, este distinguido aviador, maestro y conductor de las alas militares chilenas que fue el capitán Manuel Ávalos Prado, fallece prematuramente víctima de una rápida y fulminante enfermedad. Hoy día la Escuela de Aviación lleva su nombre y ha marcado su vida como un ejemplo para los futuros oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

CDA. (A) Guillermo Marín Rodríguez (*)

Reproducción de un artículo publicado en Diario El Mercurio, octubre de 1966.

(*) Autor del libro ALAS...Hombres y recuerdos, Imprenta de las FF.AA de Chile, 1945.

Padre de don Hugo Marín Lezaeta, Socio Honorario de nuestra corporación.

Notas de la redacción:

La señorita Florencia Michels Cabero, era hija del ciudadano norteamericano, Charles Michels y de la dama peruana, Cristina Cabero. Ambos fallecidos en Santiago. Florencia Michels se casó con el distinguido pionero aviador, don Armando Urzúa Lavín, alumno del primer curso de la Escuela de Aeronáutica Militar, quien un lejano 17 de noviembre de 1913, obtuvo el brevet N° 1 de “Piloto Aviador Militar”.