

LOS AVIADORES CIVILES FIGUEROA, PAGE, CASTRO Y FUENTES, VUELAN EN PROVINCIAS

En un patriótico afán de divulgar la aviación a lo largo del territorio chileno, los aviadores Figueroa, Page, Castro y Fuentes cumplieron interesantes exhibiciones aéreas en el norte y sur del país, con un éxito pocas veces superado en otras épocas de la historia aeronáutica.

Emilio Castro era talquino y había aprendido a volar en Francia por su propia cuenta. Al regresar a Chile tomó contacto con Figueroa, a quien propuso comprar el Bleriot "Lautaro" de 50 HP., que Figueroa recién había terminado de construir en sus talleres. Este vendió en veinte mil pesos el referido aparato, lo cual permitió a Castro iniciar las primeras exhibiciones en Chile, que llevó a cabo en su ciudad natal, a fines de 1913. El espíritu regionalista de Talca se exaltó ante las proezas del hijo de esas fértiles tierras, dedicando la prensa local los más entusiastas comentarios acerca de la habilidad del nuevo aviador nacional.

En mayo de 1914, Figueroa y Castro efectuaron la primera exhibición aérea combinada en el Parque Cousiño, la cual tuvo un éxito clamoroso, pues por primera vez se ofreció el espectáculo de dos aviones que despegaban, evolucionaban y aterrizaban, sucesivamente, a la vista del público.

Días más tarde ambos aviadores emprendieron una jira al



Clodomiro Figueroa y Emilio Castro Ramírez, primeros aviadores civiles que realizaron exhibiciones combinadas en el país, contribuyendo a despertar el interés por la aviación entre los chilenos.

norte del país, realizando vuelos, Emilio Castro, en Coquimbo, La Serena, Ovalle y Mejillones; y Figueroa, en las oficinas salitreras. Cumplieron, asimismo, algunos cortos raids entre diversos centros poblados de la zona norte, sin ninguna dificultad.

Merece destacarse en forma especial, el vuelo realizado por Figueroa el 16 de julio en Chuquicamata, piloteando su frágil Bleriot "Valparaíso" de 80 HP. En esta oportunidad sobrevoló Calama a las ocho de la mañana, haciéndose el siguiente curioso comentario de prensa, revelador de la evolución en el concepto del público para apreciar las exhibiciones aéreas: "Su vuelo fué muy flojo y aterrizó sin efectuar ninguna maniobra, lo que ha provocado gran descontento del pueblo". Esta crítica no amedrentó a Figueroa, quien continuó siendo prudente y calculador en cada jira y nueva empresa que afrontaba.

Después de reunirse en Antofagasta, Figueroa y Castro efectuaron el 26 de julio, una brillante demostración aérea combinada, la primera llevada a cabo en el norte. El buen resultado comercial que esperaban obtener los pilotos, se vió frustrado por la determinación de gran parte del público de instalarse en los cerros a presenciar el espectáculo, sin remunerar debidamente los sacrificios y desembolsos obligados del viaje de los aviadores. El 2 de agosto las damas de esta progresista ciudad, Antonia Carrasco y Aída Barrios, acompañaron a Figueroa en dos vuelos sucesivos, conquistando la gloria de haber sido las primeras que volaron en el norte del país. Para poder llevar pasajeros, Figueroa acondicionó un asiento especial detrás del puesto de piloto de su avión monoplaza.

Mientras tanto, Castro se había dirigido a Mejillones, donde efectuó algunas exhibiciones con éxito. El domingo 9 de agosto emprendió el regreso a Antofagasta, cubriendo la distancia entre los dos puntos en 55 minutos, a más de mil metros de altura.

Después de la brillante y fructífera jira por las provincias del norte, ambos aviadores regresaron a Santiago a mediados de agosto, procediendo a revisar y preparar el material para continuar ofreciendo nuevas exhibiciones aéreas en provincias. Emilio Castro volvió a conquistar los públicos de Talca y Linares, mientras Clodomiro Figueroa se dirigía a San Felipe a reunirse con el pueblo de esa zona, que lo contaba como a su hijo predilecto.

Por su parte, Page, una vez que cumplió las primeras exhibiciones acrobáticas en Viña del Mar y en Santiago, se dirigió al sur a mediados de 1914 con Félix Copetta y su representante Luis Riobó, experimentado organizador de esta clase de espectáculos, y cuya actuación databa del tiempo de Acevedo.

La presencia de Page en provincias causó gran entusiasmo, especialmente en Chillán, donde el piloto había efectuado sus primeros estudios en el Seminario de dicha ciudad. Como en las exhibiciones anteriores el aviador, de acuerdo con su empresario, resolvió donar el diez por ciento de las entradas a beneficio de obras de caridad, uniendo a este gesto su patriótica labor de divulgación aeronáutica. Las entradas costaban tres pesos a tribunas,

con derecho a estar próximo al avión, y un peso las localidades generales, produciéndose como ganancia entre dos mil y tres mil pesos en cada exhibición.

Por esos días, Figueroa recibió un nuevo Bleriot de 50 HP., encargado a Francia, que bautizó con el nombre de "Fresia", iniciando algunos ensayos previos en Batuco.

La actuación combinada de Figueroa y Castro, que determinó un período bien definido en el desarrollo de las actividades aéreas civiles, culminó con una nueva interesante exhibición en el Parque Cousiño con motivo del día de la Raza, en que también participó el aviador Page, con sus espectaculares demostraciones acrobáticas.

El entusiasmo por las actividades aéreas civiles había llegado a un grado tal, que se dió el caso de dos exhibiciones ofrecidas a la misma hora, por Castro y Figueroa en el Parque Cousiño, y por Page en el Hipódromo Chile. En ambos espectáculos se reunió un público numeroso, preferentemente de los barrios próximos, constituyendo este hecho el mejor índice de que la aviación civil había alcanzado un alto nivel de progreso junto con captarse el favor popular.

En abril de 1914, en plena efervescencia por las acrobacias aéreas que ofrecía Domenjoz en Santiago, surgió el nombre de un nuevo aviador civil chileno que llegó a Talcahuano, su tierra natal, procedente de Europa. Este era David Fuentes, un joven acaudalado que se había dirigido al viejo Continente en viaje de placer. Después de encontrar al teniente Manuel Avalos, con quien cultivó una especial amistad, cuando recién iniciaba el curso de pilotaje en la Escuela de Etampes, se entusiasmó por aprender a volar, ingresando como alumno al mismo establecimiento. Muy pronto, el 22 de octubre de 1912, obtuvo el brevet 1078 de piloto aviador de la Federación Internacional de Aeronáutica, conquistando un record que nunca fué superado, referente al menor gasto por desperfectos ocasionados durante el aprendizaje. 17 francos 50 centavos, fué la suma total que Fuentes debió cancelar por daños al material de vuelo en el transcurso de la instrucción.

Con un alto espíritu de generosidad y comprensión de sus deberes patrióticos, cuando llegó a Chile, Fuentes se dedicó por entero a ofrecer exhibiciones gratuitas al público y a conquistar hazañas que significaran una gloria más para la aviación de Chile.



David Fuentes en tenida de aviador, durante su aprendizaje de vuelo en Etampes, en 1912

Fuentes adquirió en Francia, para su uso particular, un monoplano Bleriot de dos asientos, de 80 HP., que bautizó con el nombre de "Talcahuano" en una sencilla ceremonia verificada en abril de 1914 en el puerto militar del mismo nombre. Después de efectuar diversos vuelos con pasajero se dirigió desde Talcahuano a Angol, cubriendo la distancia que separa a ambas ciudades en una hora 10 minutos. En Angol repitió sus prácticas, conduciendo sucesivamente a Gabriela Figueroa, Eloísa Fernández, Mariana Conejeros y Matilde Soto, conocidas damas de la localidad, quienes con su entusiasmo y absoluta carencia de temor, dieron un digno ejemplo de confianza a las alas civiles chilenas.

Además de conquistar dos brillantes records sudamericanos de aviación, Fuentes se adjudicó también una destacada prioridad al volar con pasajero, de noche, entre Talcahuano y Concepción, el 8 de agosto de 1914, cumpliendo el primer raid nocturno efectuado por un piloto civil en Sudamérica. El acompañante de Fuentes en esta ocasión fué Rafael Andrews.

DAVID FUENTES CONQUISTA LOS RECORDS DE ALTURA Y DE DISTANCIA EN AEROPLANO

El espíritu emprendedor de los chilenos, probado en múltiples actividades, tuvo en la aviación la mejor oportunidad para manifestarse, primero con el vuelo Batuco-Valparaíso-Santiago, de Figueroa; más tarde con las exhibiciones de vuelo nocturno y de alta acrobacia de Page, y por último, con los records de altura con pasajero, y de distancia, conquistados por David Fuentes.

El 27 de junio de 1914, Fuentes, acompañado por el capitán de corbeta Guillermo Vargas, logró elevarse a 3.150 metros en el Bleriot tándem de 80 HP. "Talcahuano". La prueba fué cumplida sobre Concepción, y demoró poco más de una hora, tiempo durante el cual el motor del aparato funcionó admirablemente, haciendo honor a su marca Gnome.

Sin mayor anuncio, el mismo aviador emprendió el 18 de septiembre el raid Concepción-Santiago, en cuyo intento pereciera Luis Acevedo, el año anterior. Después de volar durante cinco horas y cinco minutos, a un promedio de velocidad de 90 kilómetros por hora, Fuentes descendió voluntariamente en Paine, comprendiendo que por falta de bencina no alcanzaría a llegar al aeródromo militar de Lo Espejo, meta de la jornada. Había cubierto 450 kilómetros en un solo vuelo, adjudicándose el record sudamericano de distancia. Reaprovisionado de combustible que le fué proporcionado por los aviadores militares, al día siguiente, a las 07.25 horas, Fuentes despegó desde Paine, aterrizando a las 08.15 horas