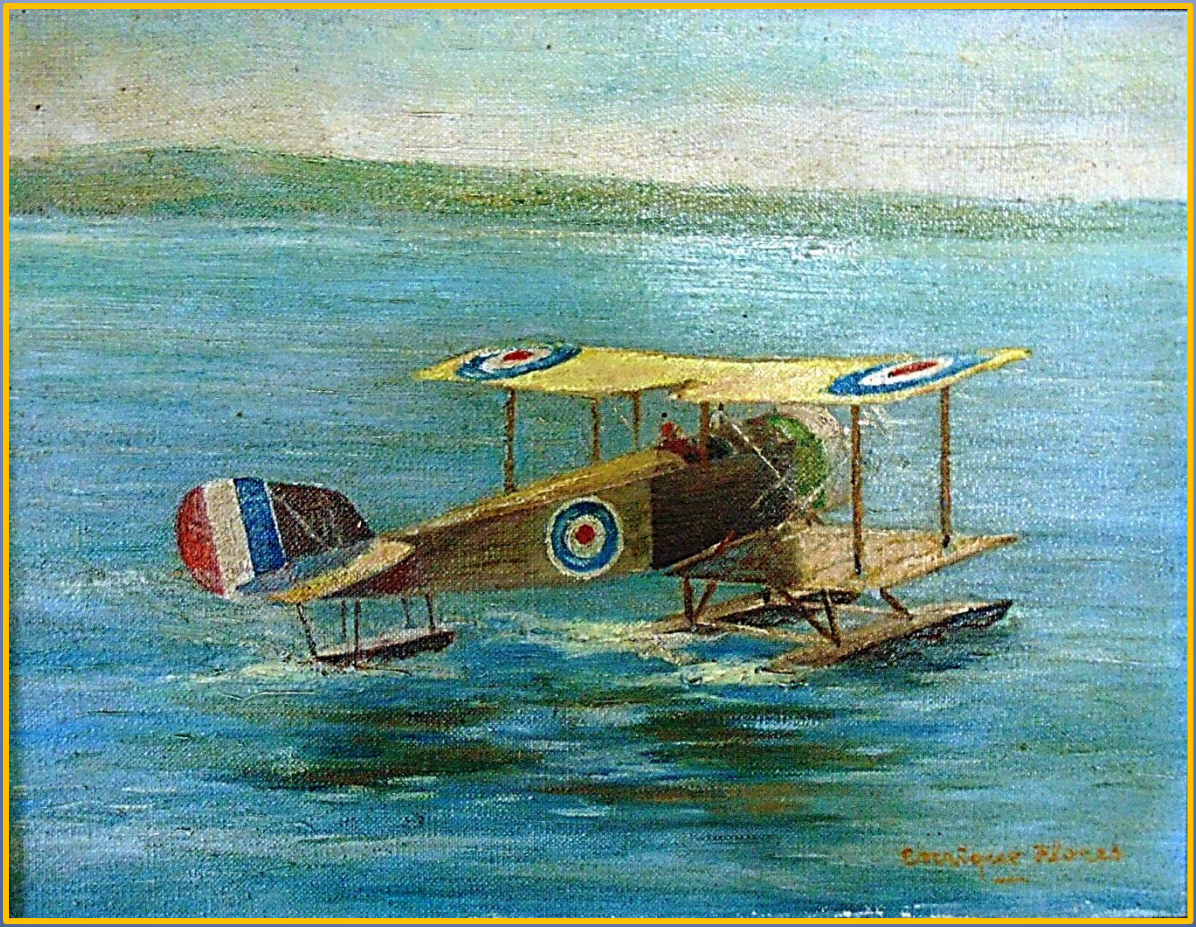


SOPWITH BABY EN LA AVIACIÓN NAVAL

ERWIN CUBILLOS SALAZAR

N°1 SERIE DE AVIACION NAVAL, EL SERVICIO DEL SOPWITH BABY EN LA ARMADA DE CHILE

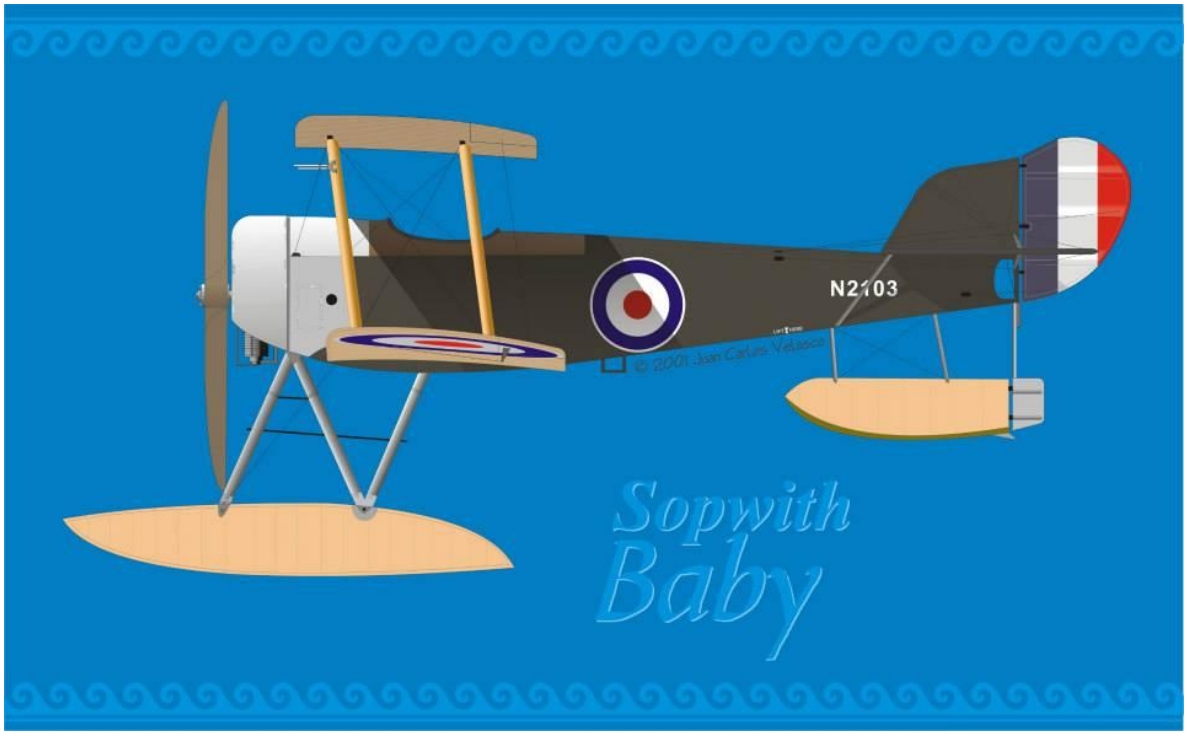
N°1 Serie de Aviación Naval

Los Hidroaviones Sopwith Baby en la Armada de Chile

ERWIN CUBILLOS SALAZAR
CONCON MAYO 2016

Sopwith Baby

A este avión le cupo el honor de ser el primer hidroavión que voló en Chile, y ser el primer avión del servicio Aero Naval de la Armada de Chile. Los aviones conocidos son **N-1068, N-2103** y **N-2104**, correspondiendo al N-2104 ser el primer hidroavión que voló en Chile tal como referimos al inicio.



Juan Carlos Velasco

Esta magnífica ilustración del artista **Juan Carlos Velasco**, del 2103 nos permite apreciar el esquema original de estos aviones, tal como sirvieron en el RNAS (El Real Servicio Aéreo Naval, *Royal Naval Air Service)* con sus colores originales, durante la primera guerra mundial y que obedecen al estándar de aquella época. Por lo que entre otras cosas podemos afirmar que si bien el avión pertenecía a la Armada de Chile, en ese momento del vuelo bien podía ser aun un avión al servicio de su majestad, ya que las cucardas, plano vertical, serie y piloto continuaban siendo de origen Inglés.

A la fecha de este vuelo, 1919, ningún avión en Chile lucia aun marcas de nacionalidad propias, ya que todos los aviones llegados de Inglaterra seguían luciendo sus marcas originales e incluso el **Bristol M.1c** piloteado por **Dagoberto Godoy** cuando realiza su afamado cruce de la cordillera de Los Andes lucia sus cucardas originales, incluyendo también su número de serie original 4988.

Solo existía hasta ese momento una orden del general **Pinto Concha** de bautizar las aeronaves con *"nombres de soldados que tuvieron actuación distinguidas en jornadas guerreras libradas por el ejército".*

Pero nada decía de alguna marca o distintivo de carácter nacional, quizás en parte por lo poco que estas duraban en aviones que constantemente estaban sometidos a reparaciones y re-entelado por lo que ver un avión con o sin marcas en los primeros años no tiene gran significado, y al igual que ayer son los timones de dirección los que suelen quedar más enteros a la hora de un

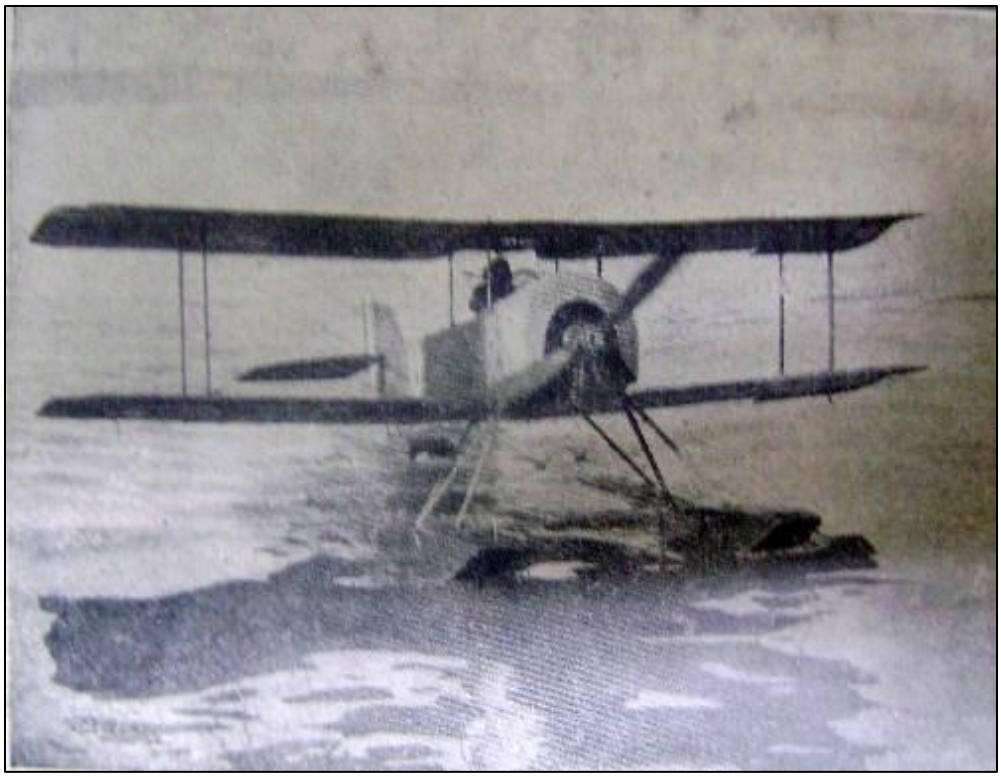
accidente por lo que la costumbre de identificar con un nombre y número al aparato era precisamente en esta parte del avión.

Para octubre de 1918 la historia de la aviación en Chile comienza a dar un gran giro, se termina lo que podríamos señalar como su pre-historia y comienzan así mentarse las bases de una organización mayor que culminara con la unificación de los servicios aéreos del Ejército y la Armada dando nacimiento a la Fuerza Aérea Nacional.

Houston había llegado para hacerse cargo del armado de los "nuevos" aviones que habían logrado su fama en la gran guerra de Europa y debía organizar nuestros servicios aéreos, mismos que posteriormente el 18 de marzo de 1919 por **Decreto Supremo 654** dictado por el Presidente de la Republica **Juan Luis Sanfuentes** dan forma a la **Fuerza Aérea Nacional**, independiente del Ejército y la Armada, decreto derogado el 21 de octubre de 1921 por **D.S. 1301** que disuelve la FAN y regresa sus efectivos a sus respectivos servicios.

Durante este periodo de tiempo los aviones de origen inglés en ambos servicios fueron armados y volados conservando sus esquemas de pintura y decoraciones originales, entiéndase entonces que usaban las cucardas inglesas y la cola con el tricolor en el orden inglés, de izquierda a derecha eran tres franjas verticales de igual ancho, azul blanco y rojo.

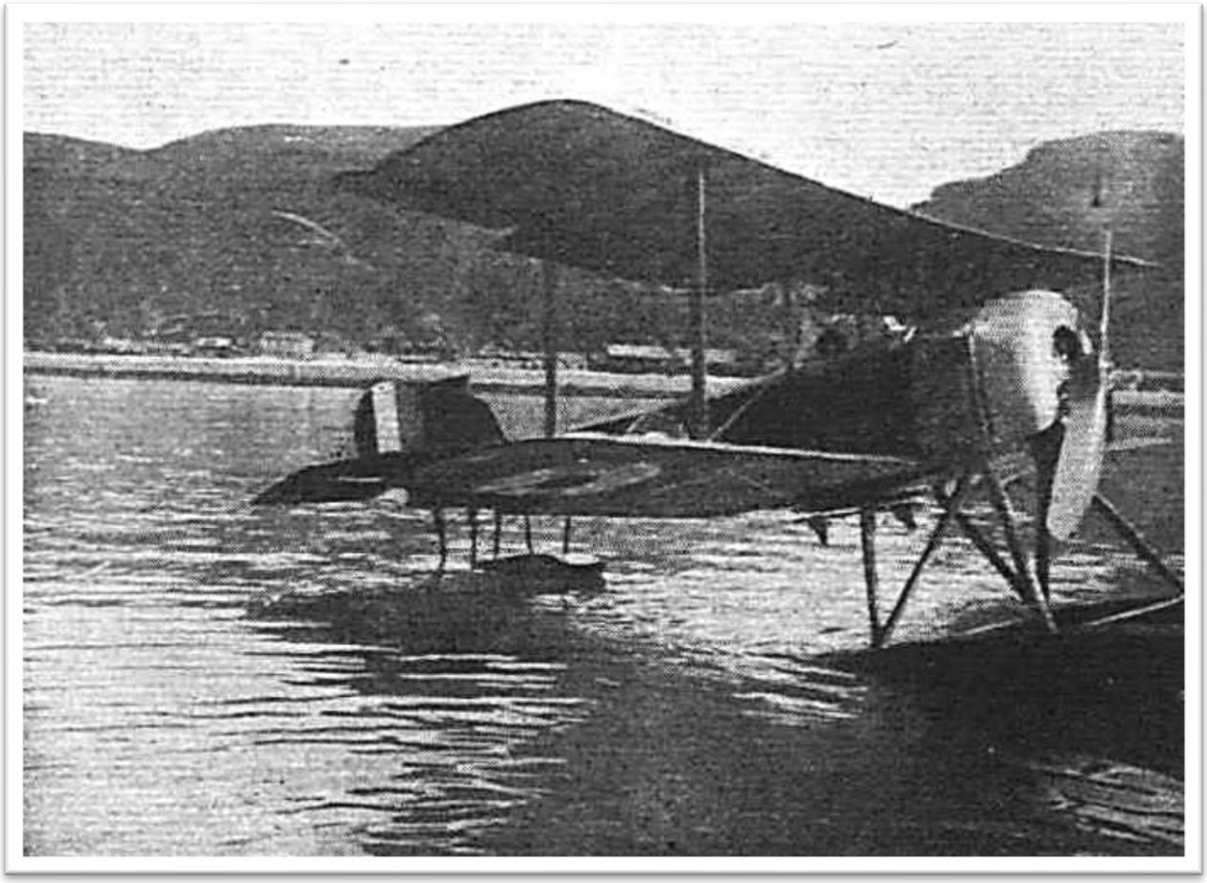
Recién el 20 de julio de 1920 se normo el uso de escudos nacionales sobre y bajo las alas de dimensiones 0.75 y 0.45 cm y la cola debía lucir el tricolor en orden de izquierda a derecha de azul, blanco y rojo. Luego en octubre de 1920 por Decreto 2816 se crea la piocha como distintivo para los pilotos. En otras palabras, mientras existió la primera FAN,, se comenzó a estructurar una identidad propia del servicio tanto en los aviones como en los pilotos. Así tenemos entonces que los aviones al ser armados primariamente a partir de 1919 conservaron sus distintivos originales para comenzar a cambiarlos a partir de 1920.



Fotografía revista Zig Zag

Sopwit Baby N-2103 en la bahía de Talcahuano 3 de julio de 1919

En el caso de los tres **Sopwith Baby** recibidos, solo se cuenta con abundante material gráfico del avión N-2103 y que para ahondar en las dificultades estos aviones sirvieron por un breve periodo de tiempo, ya que al ser maquinas tan veloces y con el cual no había experiencia previa en cuanto a su operación se accidentaron rápidamente, quedando fuera de servicio a los pocos años. Es el caso del N-2104 que bien voló en Talcahuano, termino con un flotador y hélice destruidos ese mismo día, Precisemos esa jornada, ya que en realidad volaron los dos aviones, que fueron diligentemente armados por los ingenieros ingleses **Preston y Oakes** junto al contador **Carlos Yánques.** El N-2104 fue puesto en marcha y volado por **Houston** a partir de las 9 de la mañana, y el segundo vuelo fue realizado por **Diego Aracena** en el N-2103 a eso de las 11:25 horas, después de pasada toda la algarabía que provoco en el numeroso público el primer vuelo. El N-1068, no se menciona como presente esa mañana, por lo que se presume aún en proceso de armado o dejado como reserva.



Fotografía revista Zig Zag

Sopwith Baby N-2103 en la histórica jornada del 3 de julio de 1919 en Talcahuano

Aracena no decepcionó a la numerosa audiencia, realizando hermosos giros sobre la bahía y amarizando en el mismo punto en que lo había hecho el Mayor **Housto**n. Gratamente sorprendidos también se mostraban el Coronel **Pedro Pablo Dartnell** y el Contra Almirante **Fontaine**, quienes se habían trasladado hasta el apostadero Naval de Talcahuano a presenciar las pruebas.

Fotografía revista Zig Zag

Coronel Dartnell y Contra Almirante Fontaine observan los vuelos

El tercer lugar en los vuelos de aquella mañana correspondió al aventajado alumno piloto Teniente de Marina **Manuel Francke** quien voló en el N-2104, que habiendo sido utilizado previamente por Houston ya se encontraba preparado para otro vuelo, recibiendo Francke en la cabina de vuelo las instrucciones que le dio el mayor Houston antes de emprender el vuelo. Así lo consigna el diario el Mercurio de Valparaíso en su edición N-1240 del día viernes 4 de julio, agregando que el avión N-2104 fue bautizado **Teniente Luco**, en honor al primer mártir de la Aviación Naval. Después de seis minutos de vuelo y al tratar de amarizar el Teniente **Francke** con demasiada velocidad rompe el flotador derecho y la hélice, quedando en posición invertida.

Posición en que quedo el 2104 después del vuelo del Teniente Manuel Franke

En el mismo periódico se menciona el hecho de que este vuelo del joven oficial de Marina fue duramente enjuiciado, por entregarle este avión de un costo de $ 50.000 pesos a un alumno de piloto que todavía no contaba con su licencia de vuelo y que nunca había volado un hidroavión.

Afortunadamente el piloto salvo sin heridas gracias a que cuando se dio cuenta que el avión capotaba, se soltó las amarras y pudo salir fácilmente del siniestrado avión sin mayores consecuencias para su persona. El avión quedo flotando con su motor y cabina bajo el agua y en esta posición fue remolcado hasta el dique. La revista Zig Zag en su edición del 12 de julio de 1919 complementa la noticia con un breve relato de los hechos y acompañando con las fotografías que se adjuntan.

Fotografía revista Zig Zag

El Sopwith Baby 2104 siendo remolcado al dique

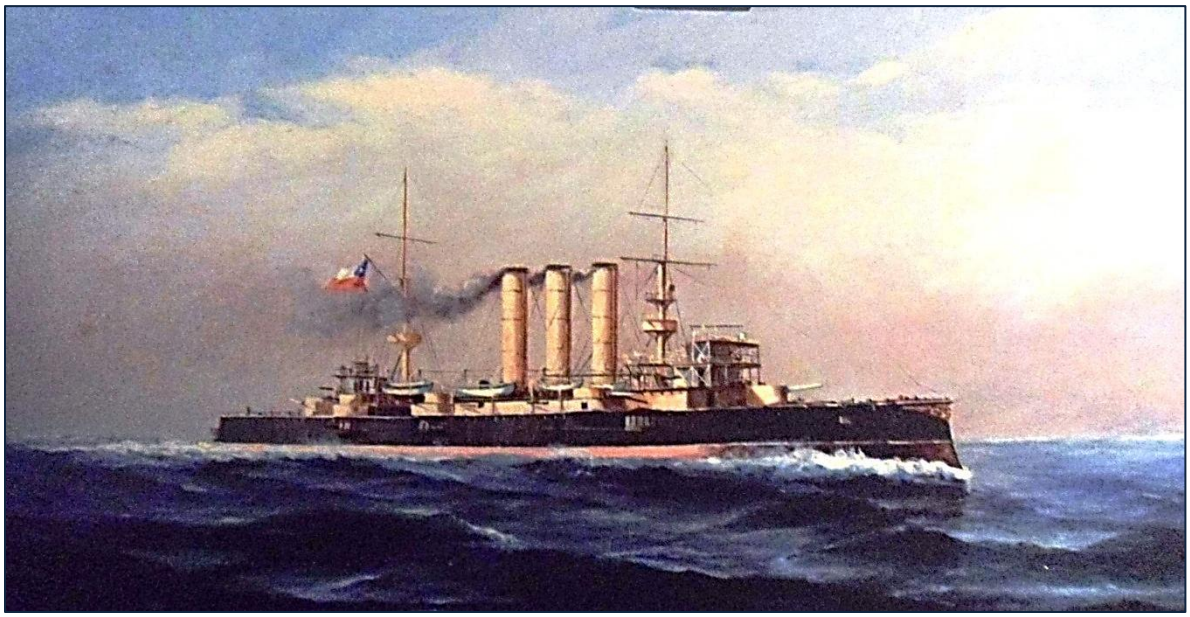
En el artículo antes referido de la revista de marina N°4 de 1920, escrito al parecer por el mismo **Manuel Francke**, este hace sus descargos en el sentido que este avión accidentado en Talcahuano aun esta en reparaciones, diez meses después del accidente. Esto significa que escribe a lo menos en el mes de Mayo y publicado posterior a esa fecha. Entonces sabemos con certeza que cualquier vuelo realizado por los **Baby** durante ese periodo no fue realizado por el N-2104.

Así entonces podemos descartarlo del accidente sufrido por el mismo **Francke** el 28 de febrero de 1920 en Iquique mientras volaba un **Sopwith Baby** con el cual se precipita al mar. De este avión no hace mención en su escrito, como el segundo que accidentaba, o es que acaso termino completamente irreparable?. Seria esta la suerte corrida por el N-1068.

Por las Memorias de la Armada conocemos que el crucero O'Higgins, fue sometido durante 1919 a numerosos trabajos de puesta a punto, no solo para recibir un hidroavión, si no que tenían mucho que ver con su actualización, pero se aprovecharon estos trabajos en dique para equiparlo con una grúa especialmente para la atención de embarcar un hidroavión.

Fotografía archivo MNAE

El Comandante Aracena es ayudado a descender después de su primer vuelo en el N-2103



Fotografía del autor

Óleo sobre tela del Crucero Acorazado O'Higgins del artista Álvaro Casanova Zenteno, expuesta en el Museo Marítimo Nacional, Valparaíso

Posterior a estos históricos vuelos en Talcahuano, le toco su turno a Valparaíso en octubre de 1919,

"EL Hidroavión del O'Higgins debe volar hoy. Anuncio del comandante Sangueza, la maquina será volada por el Aviador Francke."

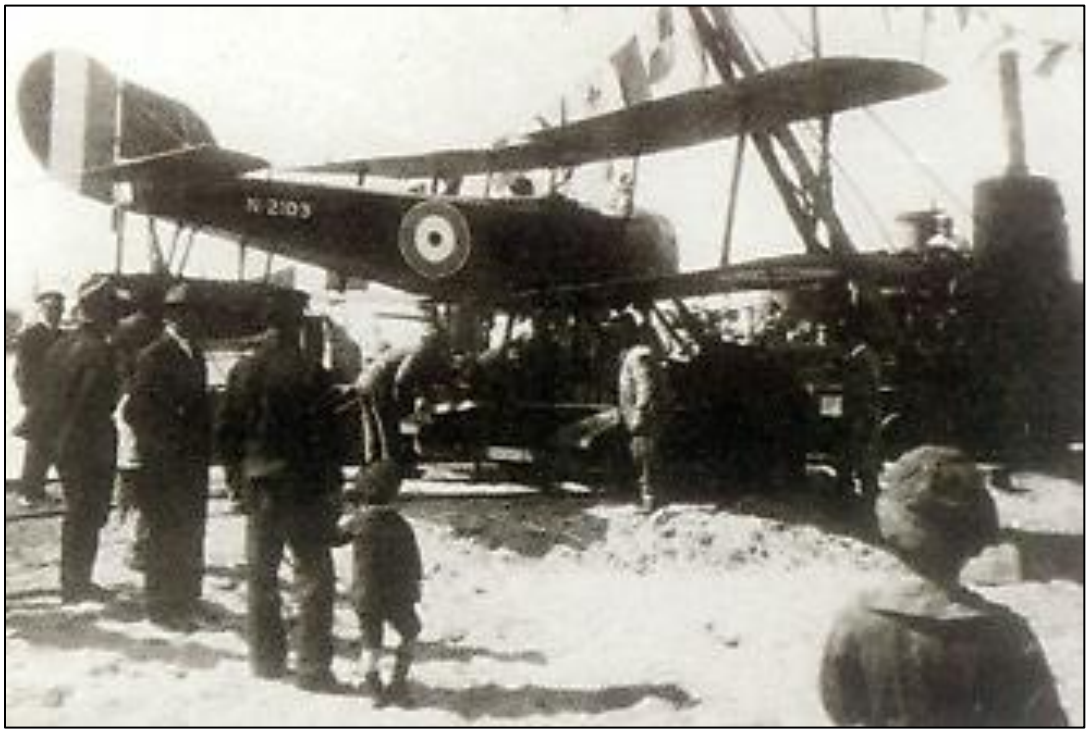
De esta manera título el diario El Mercurio de Valparaíso, en su edición Nº 1338 del día Jueves 30 de Octubre de 1919, en primera página, para dar a conocer este acontecimiento a la comuna. Sin duda se trataba de un hecho histórico para la ciudad, si bien que esta era la segunda vez, que una aeronave de este tipo volaba en Chile, es la primera que lo hace en Valparaíso.

El vuelo del 30 de Octubre, revistió gran importancia ya que Valparaíso, era desde aquel entonces el puerto base de la Escuadra y estos aviones estaban asignados a ella, y así lo refleja el anuncio en el matutino de ese día *"El Hidroavión del O'Higgins debe volar hoy"*

El teniente 2º **Manuel Francke Mariotti**, se había graduado de aviador naval y desde el 20 de Octubre estaba destinado al Crucero O'Higgins y como demostró durante el curso, era un excelente aviador, y por haber participado en el primer vuelo de este material, ya era conocido por la ciudadanía. Gran expectación concitó este hecho en el puerto, ya que desde temprano el público agolpo los miradores y borde costero, con la intención de presenciar las evoluciones del hidroavión, tanto en el agua como en el aire.

A eso de las 08:00 hrs. El avión fue arriado al mar desde la cubierta de Crucero O'Higgins, luego de una corta carrera despegó del agua, encumbrándose en los cielos del puerto, dando inicio con esto a un ir y venir de los Aviones de la Armada Nacional sobre los cielos de Valparaíso.

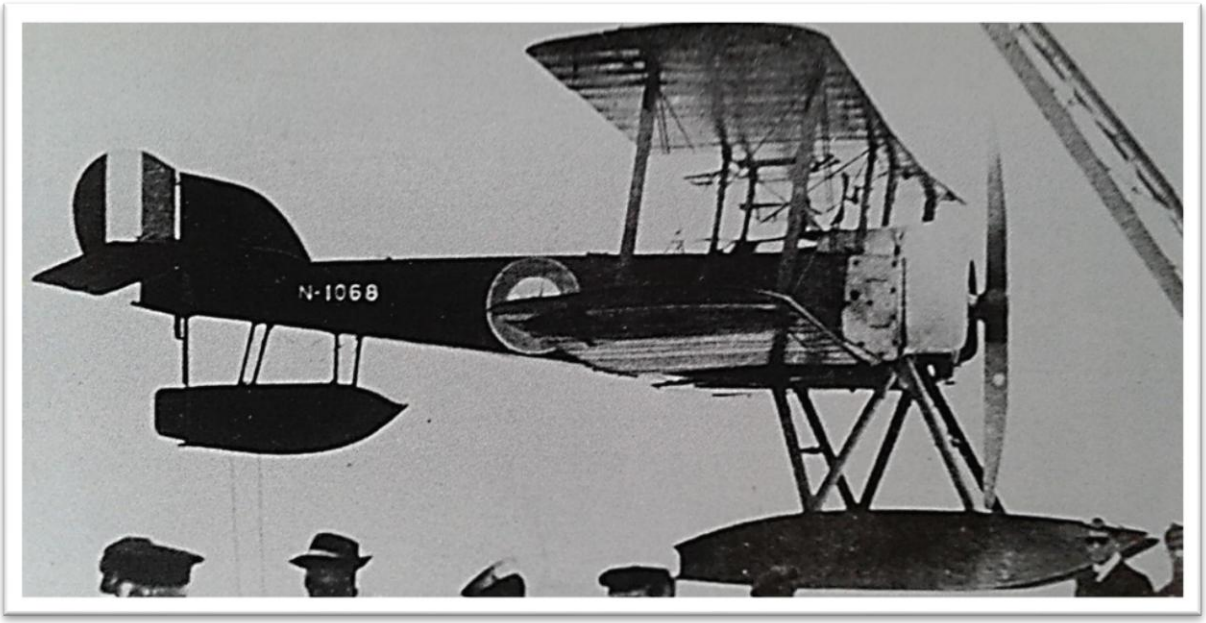
Durante todo su vuelo, de alrededor de 40 minutos en los que llego hasta las cercanías de Viña del Mar, el avión fue saludado desde tierra por la población y desde el mar con los pitos de todos los barcos surtos en la bahía. El amarizaje se efectúo sin contratiempos, a la altura de barón, desde donde posteriormente fue remolcado hasta la banda del O'Higgins. El avión utilizado en esta oportunidad correspondió al N-2103. (Fotografía de abajo)



Fotografía archivo MNAE

Sopwith Baby N-2103 con su esquema original

El Teniente **Francke** quedo al mando operativo de los aviones embarcados en la escuadra, secundado por los aviadores Guardiamarinas **Villagrán y Zañartu.** Posteriormente el 12 de Diciembre de 1919, el Teniente Francke logra el record de altitud en este modelo, alcanzando los 3.300 metros sobre la bahía de Valparaíso. No hay certeza de que avión uso esa mañana.



Fotografía revista Sucesos, vía Rodrigo Jiménez

Fotografía del casi "mítico" tercer Sopwith Baby, N-1068 que en algunas publicaciones extranjeras daban como el N-1060 y que fuera ignorado por mucho tiempo.

Del tercer "supuesto" **Sopwit Baby,** omitido por el Coronel **Enrique Flores** considerado el historiador de la Fuerza Aérea y por el Comandante **Carlos Tromben** su homónimo en la historia de la Aviación Naval, nada hay sobre él. Los hasta aquí historiadores oficiales no lo mencionan, solo lo hace **Rodrigo Fuenzalida Bade** en el tomo II de "La Armada de Chille" pagina 992, editado en 1975. Pero si buscamos escritos contemporáneos a los aviones, tenemos no uno, si no que al menos dos textos que hablan claramente de los tres aviones. Revista de Marina de abril de 1920 publica el artículo titulado "Nuestra Aviación", firmado por MAF, que debería ser **Manuel Francke**, por el tecnicismo propio de un conocedor de la actividad aérea de aquel entonces. Pero sin duda un oficio confidencial de Houston fechado el 17 de diciembre de 1919 aporta datos concretos e irrefutables sobre la existencia de tres **Sopwith Baby**,

El diario El Mercurio en su nota del 4 de julio de 1919, hace mención a que los aviones han sido armados y se pusieron todos en el agua (N-2103 y N-2104) haciendo clara referencia a los dos más conocidos. Por lo tanto del N-2103 y N-2104 estamos bien documentados en cuanto a su primer vuelo y otras expediciones, hasta ser perdidos ambos en sendos accidentes cada uno.
Pero no sucede lo mismo con el esquivo N-1068. En la prensa de esos años existe un accidente registrado de un **Sopwith Baby** el día 28 de febrero de 1920 en Iquique a los mandos del teniente **Francke,** pero no hay registro de la identidad del avión. Agrego la noticia completa tal como aparece consignada el 29 de febrero en El Mercurio de Santiago.

Domingo 29 de febrero, 1920

ACCIDENTE DE AVIACIÓN EN IQUIQUE

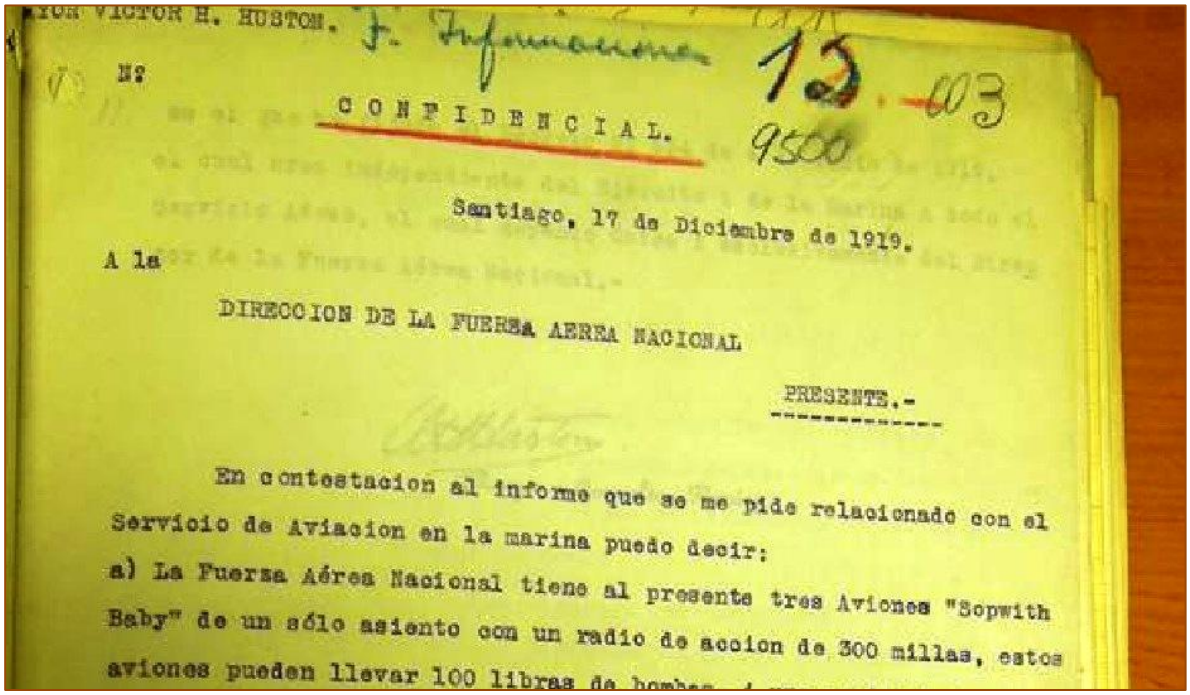
Se vuelca el hidroaeroplano del teniente Franke.

Nuestro corresponsal en Iquique nos comunica que el aviador teniente de marina señor Manuel Franke sufrió ayer un accidente mientras efectuaba un vuelo en honor de los marinos del crucero "Yarmouth".

Los detalles de este hecho están estampados en el siguiente telegrama, de fecha de ayer:

El aviador teniente Franke proyectó el viernes la realización de un vuelo en honor de la tripulación del crucero "Yarmouth" que visita este puerto y notando ciertas descomposturas en el motor se resolvió a postergarlo para hoy. Examinando minuciosamente el aparato, se dispuso a remontarse y permaneciendo en el aire veinte minutos. Como notara ciertas fallas del motor se dispuso a aterrizar, intentando un viraje de descenso que se transformó, por motivos que se ignoran, en la volcadura total del aparato que se precipitó al agua.
El piloto, con el fin de no quedar bajo la máquina se desprendió de su asiento, cayendo igualmente al mar. Los fleteros recogieron ileso al piloto que se salvó de una muerte segura sólo debido a su pericia y sangre fría. El aparato resultó con ligeros desperfectos.

Quizás este podría ser el accidente que termina con N-1068 o bien es uno más de los amarizajes que terminaron en capotaje del N-2103, ya que como sabemos el N-2104 se encontraba en reparaciones en Talcahuano para esa época y también conocemos lo que demoro ese trabajo.


ION VICTOR H. HUSTON. F. Informaciones 12.-003

N:

CONFIDENCIAL. 9500

Santiago, 17 de Diciembre de 1919.

A la

DIRECCION DE LA FUERZA AEREA NACIONAL

PRESENTE.-

En contestacion al informe que se me pide relacionado con el Servicio de Aviacion en la marina puedo decir:

a) La Fuerza Aérea Nacional tiene al presente tres Aviones "Sopwith Baby" de un sólo asiento con un radio de accion de 300 millas, estos aviones pueden llevar 100 libras de bombas

Detalle del documento confidencial del Mayor Houston con fecha 17 de diciembre de 1919
Que da cuenta de tres Sopwith Baby en existencia, después del vuelo en Valparaíso

MAYOR VICTOR H. HUSTON. F. Informaciones 15.-003

Nº 9500

CONFIDENCIAL.

Santiago, 17 de Diciembre de 1919.

A la

DIRECCION DE LA FUERZA AEREA NACIONAL

PRESENTE.-

En contestacion al informe que se me pide relacionado con el Servicio de Aviacion en la marina puedo decir:

a) La Fuerza Aérea Nacional tiene al presente tres Aviones "Sopwith Baby" de un sólo asiento con un radio de accion de 300 millas, estos aviones pueden llevar 100 libras de bombas, i una ametralladora "Lewis 303". Ademas hace poco llegó uno de los aviones "Short", el cual aun no se ha armado.

Todas la comunicaciones son inalámbricas.

b) Están próximos a llegar cinco Aviones Short, con un radio de accion de 450 millas, pudiendo llevar c/u. 450 libras de bombas, un cañon"Vickers 303" i un cañon Lewis de 303". Ademas un bote volador con un radio de accion de 700 millas que puede llevar como carga 1.000 libras de bombas, con 2 ó más cañones Lewis.

c) Es la intencion de la Fuerza Aérea Nacional construir una Fábrica en Santiago que se capaz de mantener todas estas máquinas provistas de repuestos. Hoi dia cada vez que se necesitan máquinas ó repuestos hai que comprarlos. Al presente no tenemos ningun fuente de provision.

d) Sobre ubicacion de bases de aviacion no se han llevado a cabo, escepto en el caso de la base en Talcahuano, la que se fijará en San Vicente; la cual estaria yá en construccion si se hubieran entregado los fondos.

e) Considero que se deben reunir los Jefes de Estado Mayor del Ejército i de la Marina i el Director de la Fuerza Aérea Nacional, para estudiar la cooperacion del Ejército en el servicio de patrullas en el mar, i demas servicios que se pueden desarrollar.

f) La organizacion del Servicio de Aviacion actualmente en el pais,

//

12.11.2015

Documento completo proporcionado por el SOM Carlos Saldivia Rojas.

Entre 1919 y 1921 la Aviación Naval no existía formalmente, no disponía de base ni hangares donde instalarse, y contaba con un reducido número de pilotos. Sus aviones **Sopwith Baby** se habían perdido en accidentes, ninguno volaba, y los de más aviones recibidos se pudrían en sus cajas de embalaje, Es así que la Armada decide entregarle un cuadro orgánico a la Aviación Naval partiendo por sentar su desarrollo en **Las Torpederas**, antigua base levantada en 1891, durante la revolución posteriormente en 1899 se armó la torpedera de la clase "Austriaca Viper" **Teniente Rodríguez"** diseñada por los astilleros Yarrow de Inglaterra, de las que la armada compro seis y cuatro de ellas llegaron encajonadas. Erróneamente se cita que en **Las Torpederas** fueron armadas las lanchas torpederas **"Ingeniero Mutilla"** y la **"Guardiamarina Contreras"** en 1896. Pero estas se armaron en el astillero **Lever, Murphy & Co.** de caleta Abarca en Viña del Mar.

Fotografía Academia de Historia Naval

Torpedera Capitán Thompson, idéntica a la Teniente Rodríguez

Posterior a esto, los galpones de esta base fueron entrando en el olvido, pero en contradicción de lo que se ha señalado, no estaban abandonadas, ya que en las memorias de la Armada de los años 1919 y 1920 estos continúan siendo los galpones donde se guarecen las Torpederas, que deben ceder su lugar a los aviones según **Decreto 1.578** del 20 de agosto de 1920 cuando son traspasados a la Dirección de Artillería y Fortificaciones para uso de la Aviación Naval. E incluso se menciona que han sufrido daños por los temporales y reparados.

Junio lanzaron al agua los dos botes salvavidas, varándolos nuevamente en Setiembre y reparando las averías ocasionadas por el temporal de Julio; reparó la lancha de combustion interna de la Direccion del Territorio Marítimo, que se destinó al servicio de la Direccion Jeneral, y lanzó al agua el 17 de Diciembre la lancha del señor Intendente de la provincia. El hidro-avion del "O'Higgins" entró a los galpones de Las Torpederas el 12 de Diciembre para una recorrida de máquinas, cambiándosele un ala y flotadores. Sufrieron los galpones en el temporal de Julio desperfectos de consideracion; pero se repararon éstos con personal de los Talleres de la Maestranza de Arsenales.

Recorte de la página 22 de La Memoria del Ministerio de Marina de 1920

Para el tiempo en que se les da un nuevo destino ciertamente se llovían, faltaban vidrios, su piso era de tierra y distaban mucho de ser las instalaciones que albergarían una de las más promisoras armas de defensa del nuevo siglo, pero no es correcto decir que estaban abandonados.

SECCION LANCHAS TORPEDERAS

En virtud del decreto supremo número 1,578, del 20 de Agosto de 1920, se hizo entrega de este Departamento a la Direccion de Artillería y Fortificaciones, para el servicio de aviacion. Por esta causa las embarcaciones menores de la Armada guardadas en el galpon, han quedado guardadas en malas condiciones, por lo cual se hace indispensable la construccion de un galpon entre dos edificios de Almacenes

Recorte de la página 171 de La Memoria del Ministerio de Marina "Dirección de Material"

Con este estado de cosas se encontró el primer grupo de aviadores navales cuando se le ordeno iniciar el armado de los de más hidroaviones que se encontraban encajonados, algunos de ellos desde fines de 1918 en Inglaterra, recordemos que los **Sopwith Baby** se armaron en Talcahuano. La superioridad le ordeno entonces al Capitán de Corbeta **Arístides del Solar Morel** dependiendo directamente de la Dirección de Artillería y Fortificaciones, hacerse cargo del armado de los **Short 184** y **AVRO 504**. Los mismos cajones en que llegaron los aviones eran utilizados de mesas o estantes para guardar las herramientas y pertenencias propias de este nuevo servicio. El Capitán **Del Solar** había captado la atención nacional y el respeto de sus compañeros de armas unos años antes, cuando siendo el comandante del submarino H-3 Rucumilla el 2 de junio de 1919 debió enfrentar el hundimiento del submarino durante unas prácticas en la zona de ejercicios en Talcahuano. Toda la tripulación fue rescatada a salvo gracias a las buenas decisiones que tomo el comandante aislando rápidamente el departamento de baterías y a las rápidas acciones tendientes al rescate efectuadas por la Armada.

Se encontraban en el inicio de esta compleja tarea cuando el Capitán **Del Solar** fue destinado como agregado aéreo en los Estados Unidos, siendo nombrado como nuevo comandante de la Base Aeronaval Las Torpederas el Capitán de Corbeta **Edgardo Von Schroeders Sarratea**.

Fotografía Revista de Marina

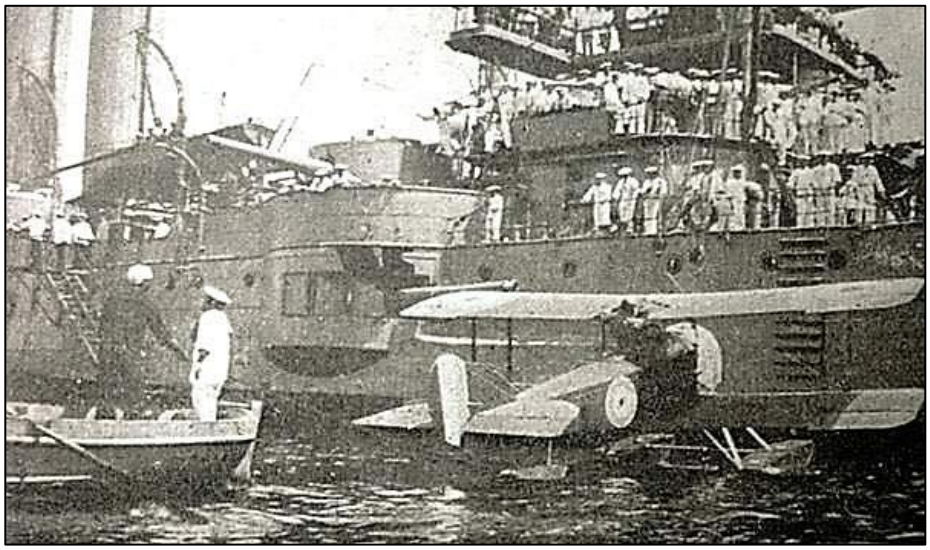
Capitán de Corbeta Aristides Del Solar

El joven Teniente Von Schroeder

Comandante Von Schroeders

La Armada mientras tanto busco ayuda en Inglaterra contratando al Comandante **James Lindsay Travers**. Por el plazo de un año desde su llegada a Valparaíso, como Asesor e Instructor Técnico del Servicio de Aviación Naval y si el gobierno lo desea de la Fuerza Aérea y la Aviación Militar. **Travers** llego en abril de 1921 asumiendo de inmediato su cargo, y permitiendo con esto que el comandante **Schroeders** se pudiera avocar por completo al armado de los aviones que esperaban en los galpones.

Don **Enrique Flores Álvarez** en su obra, Historia Aeronáutica de Chile, detalla que al teniente **Edgardo Von Schroeder S**. de la Marina Chilena, le corresponde el honor de ser el primer representante nacional en participar en un vuelo a bordo de un hidroavión en los Estados Unidos, el día 5 de junio de 1912 al sobrevolar el río Hudson en Nueva York, acompañando al piloto norteamericano **C.G. Wilmer.**

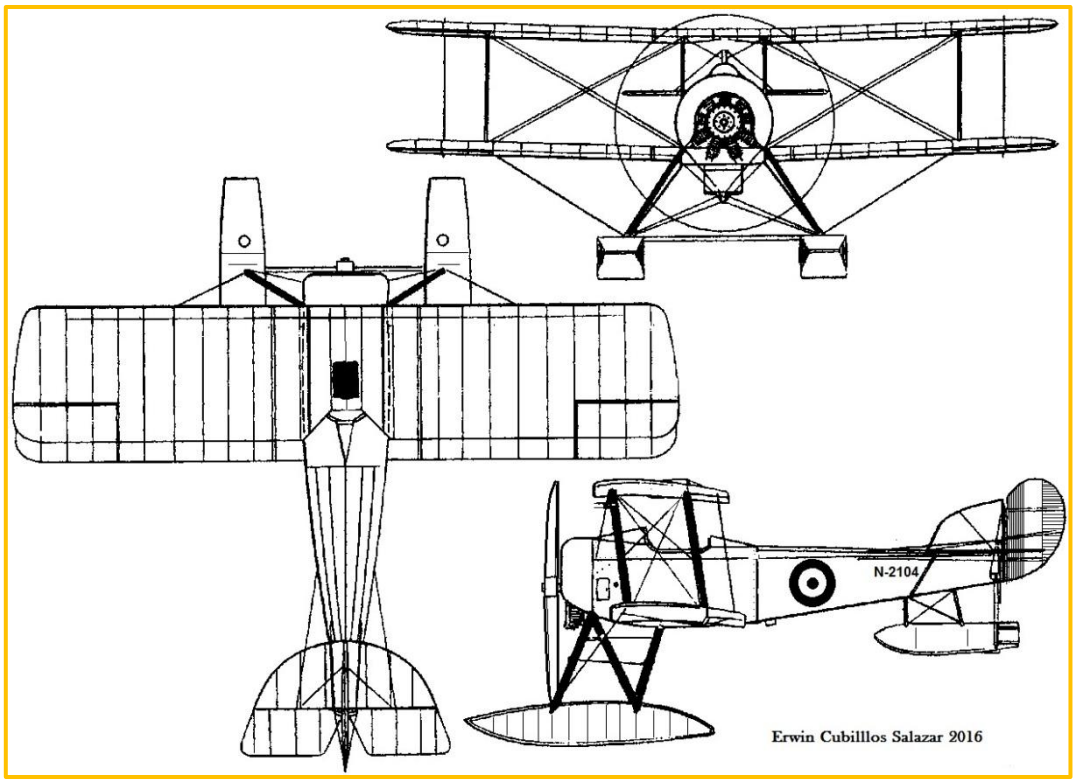


Fotografía archivo MNAE

Sopwith Baby N-2103 junto al Crucero Acorazado O'Hiiggins

Las características técnicas del Sopwith Baby eran las siguientes:

Avión Hidroavión biplano monomotor, monoplaza de observación y caza
Envergadura 7,01 metros
Largo 7,82 metros
Motor Clerget rotatorio 9B de 110 HP
Velocidad máxima 162 k/h
Peso: 557 kilos
Techo: 3.050 mts
Autonomía: 2,5 hrs
1 ametralladora de 7,7mm



El N-2103 se perdió el 24 de agosto de 1920 en Mejillones donde se encontraba asignado al **Crucero Acorazado O'Higgins** desde fines de 1919. El Guardiamarina **Julio Villagrán** a las 10:30 de la mañana realiza un despegue muy cerca del navío, impactando de lleno con uno de los cañones de la banda de estribor del acorazado, destruyéndose por completo el avión. El desafortunado guardiamarina fallecería horas más tarde.

En el caso del N-2104 este se perdió en Valparaíso el 3 de marzo de 1921, en circunstancias que practicaba el Ingeniero 2° de La Armada **Alfonso Lizasoaín** quien solo resulto con unos golpes. El accidente lo relato personalmente el ingeniero al diario El Mercurio que dio cuenta de este accidente en su edición del día 4 de marzo una vez atendido bordo del **Latorre** de sus magulladuras. *"Acerca de la causa precisa del accidente, el aviador dijo que ha sido una consecuencia de la primera vez que se maneja un hidroavión y que se evoluciona sobre el agua que es muy engañosa. En efecto, cuando yo creía estar en el momento de amarizar, agregó, la distancia me ha engañado y un fuerte golpe del aparato sobre el agua rompió los flotadores y produjo la volcadura completa del aparato."*

Otro que también fue consultado y dio su opinión del accidente fue el teniente **Francke,** que se encontraba en el **O'Higgins** y había visto el accidente *"El popular piloto del hidroavión del "**O'Higgins"** estaba dirigiendo la maniobra de izar el aparato al crucero, y una vez que se hubo desocupado emitió su opinión sobre lo ocurrido diciendo:*
*"Lo que nos ha dicho el compañero **Lizasoaín** es un fenómeno perfectamente explicable; no es lo mismo aterrizar que amarizar; el agua engañó al aviador y el aparato sufrió un verdadero capotaje sobre el mar, produciéndose, por la conmoción del golpe, la ruptura de los flotadores"*

El avión no fue recuperado y así termino el breve paso de los **Sopwith Baby** en la Aviación Naval, ya que a partir de esa fecha no hay registro de actividad de vuelo de este tipo de aeronave y tampoco otro accidente. Por las fechas de sus últimos vuelos y accidentes conocidos no alcanzo a usar el timón con el Jack Naval, y tampoco habría cambiado las cucardas por los escudos navales (cuadrados, tipo gallardetes), lo que significa que durante su breve servicio siempre lucio como un avión inglés, el resumen que se puede hacer de los **Sopwith Baby** es el siguiente:

Sopwith Baby

Avión	Serie	A.Naval	Observaciones
Sopwith Baby	N-2103	N-2103	1919 embarca en el crucero O'Higgins, W/O 24/08/20 en Mejillones, impacta con un cañon del O'Higgins
Sopwith Baby	N-2104	N-2104	primer hidroavión que volo en Chile, CRS 03/07/19 Talcahuano. W/O 03/03/21 en Valparaíso
Sopwith Baby	N-1068	N-1068	se desconoce el fin del tercer avión, al parecer no fue recuperado despues de algun un incidente en 1922

*** El 28 de febrero de 1920 cae al mar en Iquique un S. Baby al mando del Teniente Manuel Franke bien podria tratarse de este "tercer" Sopwith Baby**

Pero como explicamos esta otra fotografía, proporcionada por Anselmo Aguilar Urrutia, donde podemos ver un **Sopwith Baby** volando junto al **Felixstowe F-2A** Guardiamarina Zañartu, lo curioso si esta foto está tomada en Chile, es que este avión no fue presentado hasta 17 de octubre de 1921. Que avión es el que está volando a fines de 1921? Y por cuánto tiempo más voló. Al parecer uno de estos aviones llego a volar hasta principios de 1922. Y eso hay que investigarlo.

Fotografia album familiar de Anselmo Aguilar Urra

Sopwith Baby volando junto al Felixstowe F-2A Guardia Marina Zañartu

Abreviaturas

AGA	Academia de Guerra Aérea
B/N	Bureau Number
c/n	Construction Number
conv	Converted / Convertido, actualizado
d/d	date delibery, fecha de entrega
DBR	Damaged beyond repair ,dañado y reparado
DH	De Havilland
FACH	Fuerza Aérea de Chile
FAN	Fuerza Aérea Nacional
INC	Incidente
No Asig	No Asignada, avión nuevo
ntu	Not taken up / no aceptado
P/C	Park Code, AMARC
PSV	Preservado
Re-Reg	Re registrado, avión rematriculado
SAE	Servicio Aéreo del Ejército
SCR	Scraped / desguazar
SLD	Sold, vendido
wfu	withdrawn from use / retirado del servicio
W/O	written off / baja por accidente

Paginas consultadas o revisadas:

http://www.patrimoniomaritimo.cl/home/bienvenida.php

http://afleetingpeace.org/index.php/aeroplanes/15-aeroplanes/81-register-gb-g-ea

http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_G-E4.html

http://www.wingnutwings.com/ww/C6F524B67B88293E6FBFDE31B0D592D8

http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=3011:primer-salto-en-paracaidas&catid=29:instituciones&Itemid=39

http://www.armada.cl/

http://www.historianaval.cl/programas/inicio/

http://www.museonaval.cl/

www.museoaeronautico.gog.cl

http://web.ipmsusa3.org/content/windsock-datafile-159-ad-flying-boats

http://www.secretprojects.co.uk/avrolist1.pdf

http://hub.politicsnissues.org/hub/fleetairarmwebri?w=1366;rh=http%3a%2f%2fwww%2efleetairarmarchive%2enet%2fdaedalus%2findex%2ehtml;rd=1

http://revistamarina.cl/revistas/2005/5/martin.pdf

Bibliografía consultada:

Enrique Flores Álvarez, Historia de la Aviación en Chile Tomo I y Tomo II 1933

Enrique Flores Álvarez, Historia Aeronáutica de Chile 1950

Rodolfo Martínez Ugarte, Historia de La Fuerza Aérea de Chile Tomo I 1963

Rodrigo Fuenzalida B, La Armada de Chile, Tomo II 1975

Carlos Tromben Corbalán, La Aviación Naval de Chile 2° edición 1998

Fuerza Aérea de Chile, Comandancia en Jefe, Historia de la Fuerza Aérea de Chile Tomo I 1999

Eduardo Werner Cavada, Alas Sobre Las Aguas, Boletín N°11 MNAE Julio 2012

Anselmo Aguilar, Danilo Villarroel, Aviones Marinos… Boletín N°11 MNAE Julio 2012

El Mercurio de Valparaíso edición N°1240 del 4 de julio de 1919

El Mercurio de Santiago, varias ediciones de 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924

Revista Zig Zag edición de julio de 1919

ERWIN CUBILLOS SALAZAR

CONCÓN MAYO 2016