



## Operación Atlante Enero 1974

Norberto Traub Gainsborg

En abril de 1919, el piloto australiano Harry George Hawker<sup>18</sup> junto al navegante escocés Kenneth McKenzie Grieve iniciaban un gran intento por cruzar el Atlántico en un vuelo directo sin escalas para ganar un premio de 10.000 libras que había ofrecido desde 1913, el diario "Daily Mail". En la tentativa, el motor falló y se estrellaron contra el agua, afortunadamente fueron rescatados más tarde, a unas millas mar afuera de Irlanda.

Un segundo intento bastante más afortunado, fue el que realizó en mayo de 1919 el legendario piloto norteamericano, Glenn Curtiss quien en un hidroplano de su diseño, el "Navy Curtiss 4" (NC-4) junto a una experta tripulación, lograron realizar finalmente el primer cruce trasatlántico norteamericano despegando desde Nueva Escocia, Canada hasta Plymouth en Inglaterra, pero aún realizando escalas en las Azores y Lisboa, Portugal.



Un mes más tarde, el capitán John Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown, en un avión Vickers Vimy IV modificado, realizaban finalmente la proeza de efectuar el primer cruce aéreo sin escalas del Atlántico. Despegando de Lester's Field, cerca de St. Johns, Newfoundland en Canadá, el 14 de junio de 1919 y aterrizaron el 15 de junio de 1919 en Clifden, Irlanda. El tiempo empleado para el cruce fue de dieciséis horas, veintisiete minutos.

Estos primeros cruces del Atlántico por aire, representaban el valor y persistencia del hombre, por vencer obstáculos y conquistar fronteras. Retos y necesidades, que con riesgo de sus propias vidas, fueron enfrentados contra toda adversidad.



Todas estas acciones iniciadas temprano en 1919, y que habían constituido el anhelo de grandes aviadores, forman la antesala de un hecho sin precedentes ocurrido, hace solo 45 años atrás, cuando en enero de 1974, se dio inicio a una de las más riesgosas operaciones aéreas de aquellos días, bautizada como "Atlantes", en donde el nombre de "Hawker", uno de los valientes que primero intentara cruzar el Atlántico, estará nuevamente presente en esta operación no exenta de grandes riesgos, pero que esta vez finalizaría en un rotundo éxito.

*"Nunca antes, aviones monomotores monoplazas de poca radio de acción, aunque de gran velocidad de crucero, habían intentado el cruce del Atlántico Sur"*

La adquisición de material de vuelo Hawker Hunter adquirido en Inglaterra, guardaba algunas complicaciones: de índole económicas y político sociales. Las severas restricciones económicas que imperaban en el país no permitía afrontar el altísimo costo que demandaba el transporte marítimo, embalajes y seguros del material adquirido, a esto se sumaban huelgas laborales y las limitaciones derivadas de un posible embargo a Chile en la adquisición de armas que comenzaba a sufrir el país, todo esto hacía prácticamente imposible un traslado rápido de los seis aviones adquiridos a fines de 1972 para reemplazar material ya dado de baja, por lo que se analizó la factibilidad real de traerlos en vuelo.

El desafío era indudablemente grande, altamente riesgoso, pero no imposible. El Alto Mando le encomendaba la tarea a sus hombres de traer el material y para ello, el 3 de enero de 1974, enviaba a Inglaterra un avión Hércules con pilotos y mecánicos con la misión de traer los primeros tres aviones. Luego de una ardua preparación, chequeos de equipos y con toda la documentación pertinente, el entonces comandante del Grupo de Aviación N°7, ordenaba el traslado de los Hunter en vuelo a Sevilla en España. Estos saldrían el día 12, desde la base de



la RAF en Lyneham, a unas 40 millas de Londres y contarían con el apoyo logístico y de navegación que proporcionaría el C-130 chileno enviado.

Tras recorrer unas 945 millas náuticas, los Hunter continuaron a la Base Aérea de Gando21 en las islas Canarias en donde tras cinco días de trabajo, los aviones fueron equipados con estanques alares suplementarios de 230 y 100 galones de combustible respectivamente, configuración que les permitiría lograr una mayor autonomía de vuelo.



Las primeras etapas seguidas por los aviones fue Las Palmas, Dakar, Monrovia e isla Ascención ubicada en mitad del Atlántico. Anecdótico resulta recordar, que el tramo efectuado, se realizó completamente sobre el mar, exigiendo éste una





navegación precisa y directa, pues la menor desviación significaba perderse y morir. El arribo a este último punto, de sólo 82 km<sup>2</sup>, estuvo sujeto a la peor de las condiciones meteorológicas que reinaban esa noche. Eran las 21.30 horas del día 19 de enero, cuando el primero de los corceles chilenos, escuchaba atento las instrucciones de la torre que daba la pista como cerrada, puesto que la lluvia, poca visibilidad y vientos intensos impedían un aterrizaje libre de máximo riesgo.

No quedaba la opción de retorno, para los aviones chilenos, por lo que ante la mirada estupefacta de los operadores de las instalaciones<sup>22</sup>, uno a uno, cumplieron su misión.



Los locales miraban lo sucedido, y no lo creían. Grande fue la sorpresa, que el jefe de la base envió un informe a la Superioridad de la Fuerza Aérea norteamericana, destacando la experiencia realizada por los pilotos chilenos y sus alcances en el cruce del Atlántico.

El mal tiempo dominaba y aún quedaba otra parte muy difícil que recorrer. El día 20 se hicieron nuevas tentativas, pero la lógica y el mal tiempo extremo, hicieron cancelar. El lunes 21 de enero, con el tiempo ahora algo más regular, pero con vientos de más de 30 millas en contra, se dispuso la partida del avión



Hércules, dotado del instrumental de navegación y del cual carecían los Hunter, y que había sido el noble y valiente lazarillo de esta trama.

Para bien o para mal, los pilotos chilenos encendieron sus turbinas y despegaron rumbo a Brasil, en lo que será un dramático vuelo de dos horas 55 minutos sobre la majestad del océano.

Una vez más, los Hawker Hunter eran recibidos bajo estupefacción y alerta, los helicópteros de la Fuerza Aérea del Brasil y su personal CI, estaban desplegados, a la espera de sus valientes camaradas chilenos.

Festejos y descanso, fueron el prólogo de un viaje seguro, que gracias a la Providencia y a la excelencia demostrada por mecánicos y pilotos, distinguió los colores chilenos por Brasil, Paraguay hasta llegar a la querida y añorada Patria.



26/01/1974. Tres aviones Hawker Hunter, sin sistema de reabastecimiento en el aire, cruzan con éxito el Atlántico Sur desde Londres a Santiago en uno de los vuelos más notables que haya emprendido una Fuerza Aérea Latinoamericana y quizás del mundo, cubriendo más de 16.000 km y sobrevolando países de Europa, África y América. La 1ª agrupación de tres aviones, estuvo al mando del CDG (A) Sr. Mario López Tobar.

❖ **Norberto Traub Gainsborg Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**