



Expedición buscará el histórico lugar de aterrizaje de Jean Mermoz en Copiapó

DANIEL SWINBURN

Jean Mermoz fue pionero de la aviación francesa y mundial. Se hizo conocido por sus heroicos *raids* y travesías como piloto de Aeropostales, compañía que inició en la década de 1920 sus itinerarios entre Sudamérica y Europa, teniendo las ciudades de Buenos Aires y Santiago como uno de sus destinos.

Compañero y amigo de otros pilotos como Henry Guillaumet y Antoine de Saint-Exupéry, entre sus expediciones Mermoz se arriesgó a cruzar los Andes en busca de una ruta segura para el traslado del correo hacia nuestro país.

Fue en ese cometido que el piloto tuvo que aterrizar de emergencia el 9 de marzo de 1929 en la cordillera de Copiapó, cerca del volcán Aconcagua, en el lugar que él denominó el "Plateau de los Tres Cóndores". En aquella jornada, Mermoz y su mecánico, Alexandre Colletot, intentaban abrir una nueva ruta aérea hacia Santiago, vía San Juan, a bordo de un Latécoère 25 de la compañía Aeropostale. Tras enfrentar condiciones extremas en una cordillera que supera los 6.000 metros de altitud, aterrizaron a 4.200 metros, en medio del frío y la puna. Luego de dos días y tres noches de esfuerzos sobrehumanos, lograron reparar la aeronave y despegar rumbo a Copiapó, protagonizando una de las mayores hazañas de la aviación mundial.

Entre 1927 y 1930, la Compagnie Générale Aeropostale era la primera compañía aérea mundial y contrató a los mejores aviadores de esta época. Des-

La extraordinaria hazaña de este pionero de la aviación postal es el objetivo de la Expedición Ruta Mermoz Atacama 2026, que se inicia este miércoles y finaliza el sábado. Está integrada por ocho personas representantes de instituciones públicas y organizaciones civiles.



Jean Mermoz a su regreso del "Plateau de los Tres Cóndores", 11 de marzo de 1929. Fue recibido por oficiales del Ejército. La FACh nació en 1930.

pués del accidente de Copiapó, Mermoz y Guillaumet inauguraron la llegada del primer servicio aéreo regular entre Europa, Chile y Argentina, el 15 de julio de 1929, en el aeródromo de Colina con su avión Potez 25. "Algunos días después, se realizó la misma proeza partiendo de El Bosque, Santiago, hacia Mendoza y Buenos Aires. Así, gracias a los pilotos de la Aeropostale fue posible leer el mismo día un diario de Santiago en Buenos Aires y un diario de Buenos Aires en Santiago".

Quien comenta esto último, el historiador francés radicado en Chile Marc Turrel, lidera la Expedición Ruta Mermoz Atacama 2026 que en conjunto con la Ccnaf de Atacama, la Asociación de Turismo Atacama y el Cuerpo de Socorro Andino, entre otras entidades, buscarán el lugar exacto de aterrizaje de Jean Mermoz en la cordillera de Copiapó. Cuentan con el patrocinio de la Fundación Latécoère y procurarán poner en valor este hito patrimonial como una ruta turística histórica y de aventura en la

Región de Atacama. La iniciativa se inicia este miércoles y finaliza el sábado.

HECHO POCO CONOCIDO

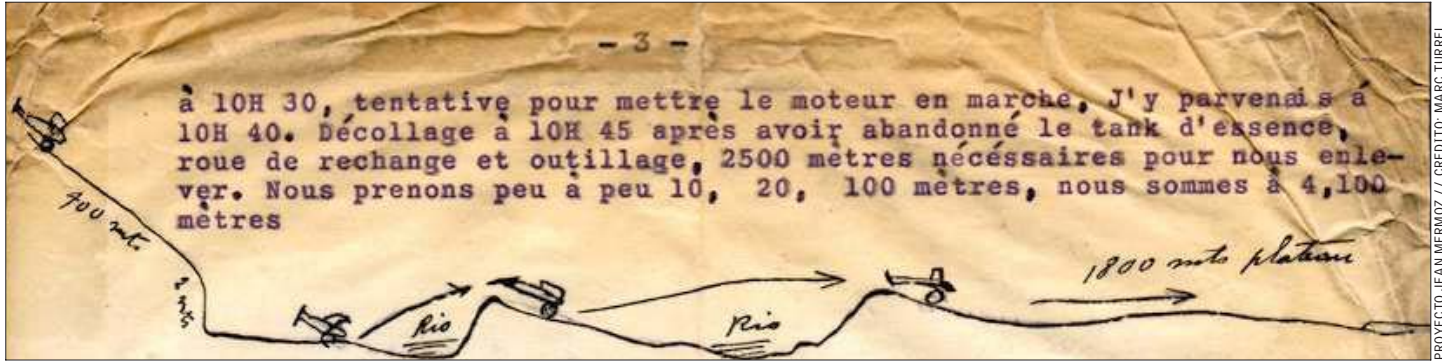
El interés del historiador Marc Turrel sobre este episodio se remonta a 1998, cuando organizó la primera expedición franco-chilena a la laguna Diamante para rendir el primer homenaje al piloto Henri Guillaumet, en el contexto de los 100 años de la creación del Aero-Club de Francia. "Años más tarde, en 2007,



Jean Mermoz. Después del accidente de Copiapó, Mermoz y Guillaumet inauguraron la llegada del primer servicio aéreo regular entre Europa, Chile y Argentina, el 15 de julio de 1929.

organizó una expedición de alta montaña al volcán Ojos del Salado para medir la cumbre más alta de América. Nos hallábamos muy cerca del lugar donde ater-

rizó Mermoz", agrega Turrel. El participa, junto con un historiador chileno, en la investigación y escritura de un libro sobre la presencia francesa en la



Croquis dibujado por Mermoz en su informe después de su accidente en la cordillera. Muestra los obstáculos que debió franquear para despegar.



Tras ocho horas de esfuerzo, Mermoz y Collenot lograron desplazar el Laté 25 por los 700 metros de la pista improvisada. El dibujo recrea la acción.

aviación chilena, “porque la aventura de Mermoz en la cordillera de Copiapó sigue siendo un hecho poco conocido en Chile, y también, los inicios de la historia de la Aéropostale que empezó con la implementación de la línea Aéropostale en la pequeña pista de Colina, cerca de Santiago, en 1929”.

Expediciones anteriores que se han realizado no han llegado al sitio mismo del accidente. En 2007, cuando la Fundación Latécoère en Francia decidió organizar una misión aérea y terrestre, llegaron a distintos puntos distantes a 10 km entre sí, cerca del volcán Azufre, pero por las condiciones climáticas, solo pudieron efectuar un reconocimiento del sitio.

Turrel espera, en esta ocasión,

llegar al lugar preciso. Por su parte, Jorge Carabantes, de Conaf de Atacama, no tiene dudas de que se logrará el objetivo: “Con la información disponible que hoy tenemos (mapas, bitácora del piloto Jean Mermoz, relatos de la época, etc.), más la colaboración de todos los involucrados, tenemos muchas expectativas de que lograremos llegar y alcanzar el lugar donde ocurrió este episodio histórico”.

LA HISTORIA DEL ACCIDENTE

Turrel cuenta los detalles del accidente:

“Jean Mermoz y su mecánico, Alexandre Collenot, decidieron buscar una nueva ruta hacia el este para llegar a La Rioja, en su

avión Latécoère 25. La idea de la Compagnie Générale Aéropostale era abrir una ruta nueva hacia Argentina durante el invierno (Santiago, Uspallata, Mendoza durante el verano). Cruzar la cordillera de los Andes seguía siendo un gran desafío a principios del siglo XX. Los aviones tenían un techo de vuelo de 4.000 m, por lo tanto, el cruce sobre volcanes de más de 6.000 m —en la cordillera de Atacama se encuentran más de 15 con esas alturas— y condiciones climáticas extremas, era casi imposible.

“Al intentar pasar en la cercanía del volcán Azufre, Mermoz se enfrentó rápidamente a las paredes infranqueables de la alta cordillera. Era un piloto muy temerario: usó una corriente ascendiente para elevarse, como lo había hecho anteriormente en los Pirineos. Pero una corriente descendiente les provocó una pérdida drástica de altura, ocasionando un descenso brusco y casi incontrolado del avión. Mermoz logró recuperar su Laté 25, y no tuvo otra opción que aterrizar de urgencia en una planicie a 4.200 metros de altura, en medio del desierto y de la cordillera. Es decir, aterrizó a una velocidad de 200 kilómetros por hora, tras rebotar varias veces, cruzando pequeños arroyos. Logró frenar el avión a pocos metros de la ladera de un monte que tenía justo al frente. Evitó el *crash*, pero el avión rompió su tren de aterrizaje y sufrió varios daños materiales, aparentemente irreparables. La situación parecía perdi-

da para Mermoz y Collenot, prisioneros de la alta cordillera, del frío extremo, del viento y de la puna; sin ropa adecuada, sin víveres, en una zona que Mermoz llamó el ‘Plateau de los Tres Cóndores’.

“Lo que pasó después es digno de una película. Sacaron los asientos, los tanques de combustible, la rueda de repuesto, las herramientas y otras piezas para alivianar la nave. Luego, habilitaron una ruta de despegue, poniendo piedras para marcar el punto donde debían iniciar un salto que les permitiría cruzar los esteros. Empujaron con mucho esfuerzo el Laté 25 durante ocho horas para subir los 700 metros de la pista improvisada.

“El intento de despegue fue en la mañana del 11 de marzo de 1929, entre las 6:30 y 10:30. Las tuberías volvieron a estallar y se necesitó otra vez realizar reparaciones de emergencia. Un nuevo despegue, a las 10:45, necesitaba de 2.500 m para arrancar y subir a 4.100 m de altura. Aunque la distancia era insuficiente y por la altura, sin embargo, alcanzaron a despegar milagrosamente, saltando los arroyos y escapando por la ruta de San Francisco.

“Con la ayuda de las corrientes, lograron superar el paso de la laguna Santa Rosa. Aterizaron planeando, debido a nuevas fallas del motor, en la pista de Chamonate, en Copiapó, a las 12:10. ¡Sobrevivieron! Fue un verdadero milagro. Mermoz acababa de realizar una de las proezas más notables de la historia aeronáutica”.

PROYECTO JEAN MERMOZ // CREDITO: MARC TURREL