LITORALPRESS

Fecha: 19-01-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Domingo
Tipo: Noticia general
Título: EN PLANFADOR, A 60 AÑOS del primer cruce de los Andes

Pág. : 4
Cm2: 553,4
VPE: $ 7.269.469

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

EN EL AIRE. El planeador biplaza Blanik L-13, el mismo modelo que usó Williamson en 1964, sobre el cordón del Manquehue.

FELIPE ARAYA

EN PLANEADOR, A 60 AÑOS del primer cruce de los Andes

El 12 de diciembre de 1964, el chileno Alejo Williamson se convirtió en el primer piloto en cruzar en solitario la cordillera de los Andes en un planeador. Una hazaña que acaba de cumplir 60 años y que sigue inspirando a nuevas generaciones de aventureros y exploradores. En esta crónica, un periodista se sube al mismo tipo de planeador que usara Williamson hace seis décadas e intenta dimensionar su proeza. POR *Sebastián Montalva Wainer.*

El sábado 12 de diciembre de 1964, Alejo Williamson despertó sabiendo que ese mismo día podría morir. Tomó un desayuno mucho más abundante de lo acostumbrado, se metió 30 escudos en el bolsillo y salió rápidamente de su casa, despidiéndose de su mujer y su pequeña hija con un frío saludo.

Williamson llevaba varios meses así, silencioso, distante y ensimismado. Lo único que hacía, día y noche, era revisar mapas y trazar líneas con un lápiz, y apenas cruzaba un par de palabras con sus familiares y cercanos.

Él tenía un secreto. Un plan maestro que venía desarrollando hace años y que, en rigor, había comenzado a soñar cuando era niño y, parado arriba de un árbol en su casa de San Bernardo, veía pasar los aviones que despegaban desde la Base Aérea El Bosque a metros de su cabeza.

Alejo Williamson Dávila quería ser la primera persona en cruzar la cordillera de los Andes, desde Santiago hasta Mendoza, en un planeador. Una proeza inédita que por entonces parecía una locura —volaría de forma libre sobre una zona prácticamente inexplorada donde apenas había cartas aéreas ni mecanismos tecnológicos que predijeran las condiciones de viento o nubosidad—, así que debía mantener todo en absoluta reserva.

"Si contaba lo que estaba planeando, no lo iban a dejar salir, así que hizo todo en silencio", recuerda hoy su hija Elizabeth, que entonces tenía 11 años de edad y también heredó la pasión por volar de su papá: de hecho, fue la primera chilena en ser piloto de planeador, a los 16 años. "A nosotros nos dijo esa mañana que haría un vuelo corto hasta Tilama, hacia el norte, y que volvería más tarde, tal como siempre lo hacía. Pero todo era mentira".

Han pasado 60 años desde aquel día y Alejo Williamson ahora está volando en el cielo —falleció en 2014, a los 88 años—, pero su "mentira" sigue resonando hasta hoy: lo que hizo el 12 de diciembre de 1964 fue simplemente una hazaña que inscribió para siempre su nombre en la historia de la aviación chilena y mundial.

"Alejo Williamson era un piloto excepcional y de verdad conocía cada centímetro de la cordillera", cuenta Rodrigo Lavanderos, gerente comercial del Club de Planeadores de Vitacura, entidad de la que Williamson fue uno de los fundadores y también maestro: Williamson le tomó a Lavanderos su examen para convertirse en instructor de vuelo.

"Hoy cuesta entender lo que significaba hacer este tipo de hazañas en esa época, cuando ni siquiera había teléfono para avisar que había aterrizado al otro lado", dice el instructor, mientras camina cerca de la pista del aeródromo de Vitacura. "Él se propuso cruzar la cordillera en planeador por su zona más alta, y lo logró. Eso lo hizo acreedor de una medalla Lilienthal, que solo se les da los próceres de la aviación mundial. Alejo hizo escuela y era una persona fuera de lo común, de esas que siempre están un paso más adelante".

Es una calurosa mañana de enero y en el Club de Planeadores estamos junto Rodrigo Lavanderos a punto de repetir el vuelo de Alejo Williamson, al menos en su inicio. Hace unas semanas, las malas condiciones meteorológicas obligaron a suspender la actividad que se había organizado para conmemorar los 60 años de su hazaña: un grupo de planeadores pretendía hacer el mismo cruce de los Andes, aunque esta vez sin aterrizar en Mendoza. Solo irían de ida y de vuelta.

Sin embargo, unos días más tarde —con motivo del Campeonato Nacional de Planeadores, que celebró su versión 62— decidimos hacer una pequeña prueba: junto a Lavanderos, nos subimos al mismo modelo que usó Williamson en 1964, un Blanik L-13 que fue construido originalmente en la antigua Checoslovaquia y que se sigue utilizando para entrenamiento.

Se trata de una nave biplaza hecha de fibra de vidrio y metal, de unos 16 metros de envergadura, 8 de largo y 300 kilos de peso, que a simple vista parece casi un avioncito de papel: adentro caben dos personas semiacostadas —el piloto va atrás, el aprendiz adelante— y no tiene casi nada eléctrico: solo cuenta con una cabina con ventanilla que se deja abierta para que entre aire, unos pedales al frente y una palanca al medio que sirven para manejarlo, un panel con algunos indicadores y, justo al frente, una palanca amarilla que, según me ordena Lavanderos, debo tirar cuando alcancemos los 1.700 metros de altura. Esa maniobra soltará el cable que nos une al avión remolcador y, entonces, comenzaremos a planear sobre los cerros.

"Ahora ya no queda más que disfrutar", dice Lavanderos apenas comenzamos a despegar, impulsados por el avión a motor que va adelante y nos lleva amarrados a su cola.

Poco a poco, la ciudad de Santiago comienza a aparecer en todo su esplendor: el río Mapocho, la Costanera, el San Cristóbal al fondo, el Manquehue a un costado.

Adentro del Blanik trato de aferrarme a lo que pueda, pero pronto comprendo que no hay caso: el planeador seguirá saltando hasta tomar las corrientes térmicas que le permitan ascender y alcanzar estabilidad, y mientras eso no suceda, no queda otra que entregarse.

El 11 de diciembre de 1964, justo un día antes de que Alejo Williamson cruzara los Andes, el tiempo estuvo malo. Incluso había nevado en la cordillera, lo que hacía aún más difícil que concretara su vuelo al día siguiente.

El plan de Williamson (que trabajaba en una compañía de seguros y volaba planeadores como *hobby*: comenzó lanzándose en rudimentarios aviones de madera junto a amigos en Batuco, obtuvo su primera licencia de piloto en 1949 y luego, en 1952, ganó una beca de la Fuerza Aérea española para ir a Huesca a perfeccionarse como instructor), no consistía solamente en atravesar la cordillera. La idea era hacerlo en la misma fecha —un 12 de diciembre— en que Dagoberto Godoy, también héroe de la aviación chilena, realizó el primer cruce de los Andes en una aeronave a motor, en 1918.

Así que Williamson, sabiendo que este vuelo podría costarle la vida, decidió salir de su casa esa mañana para lograr su objetivo como fuera. Su preparación secreta incluso lo había llevado a distanciarse calculadamente de su familia: no quería que nada ni nadie lo distrajera de su plan.

"De la noche a la mañana se había puesto frío y duro conmigo y con mi mamá", recuerda su hija Elizabeth. "Nos hacía el quite, le dábamos lo mismo".

La razón la entendería un tiempo después: como Alejo Williamson sabía que en su vuelo podía morir, quería que ellas no lo recordaran con mucho cariño, para disminuir su sufrimiento.

Así que esa mañana, bien desayunado, algo más abrigado que otros días y con solo 30 escudos en el bolsillo (para no delatar que haría un viaje más largo, y por si tuviera que "pagar alguna cuestión, como un sándwich", según contaría más tarde), Alejo Williamson salió de su casa para cumplir el gran sueño de su vida.

La única persona que sabía de sus planes era su amigo Eugenio Guzmán Dinator, quien había quedado con la difícil misión de avisarle cualquier novedad, buena o mala, a la familia.

Williamson ni siquiera le dijo lo que haría al piloto que lo remolcó ese día, y en la torre de control del aeródromo de Lo Castillo —que por entonces funcionaba en los actuales terrenos de El Mercurio— informó lo mismo que a su mujer y su hija: que solo haría un vuelo hacia Tilama y regresaría.

Tampoco llevó audífonos, y desconectó la radio para evitar que alguien le ordenase volver, aunque en rigor eso no tenía mucho sentido: no estaba permitido aterrizar sin autorización en el aeropuerto de Plumerillo, en Mendoza. Y menos viniendo desde Chile.

"Ahora entenderás a qué le llamamos 'potímetro'", dice Rodrigo Lavanderos cuando nos aproximamos a una de las laderas del Manquehue, que parecen estar al alcance de la mano.

El instructor y piloto se refiera a las corrientes térmicas que elevan de pronto al planeador y que uno puede sentirlas como un empujón directo en el trasero.

Hace unos minutos alcanzamos los 1.700 metros de altura y nos hemos soltado del remolcador. La maniobra he tenido que hacerla yo, que voy sentado adelante: a la orden de Lavanderos, tiré de la palanca amarilla del panel y ¡plum! , el cable que nos ataba al avión remolcador salió volando hacia adelante.

En este momento ya volamos libres como un pájaro. Y comenzamos a planear. A esta altura, el Blanik se mantiene estable, sin los vaivenes de viento que habíamos sentido durante el despegue. Adentro hace cada vez más calor, aunque por una pequeña ventanita en la cabina a veces entra un poco de viento.

El vuelo es muy silencioso: de hecho, podemos ir conversando tranquilamente con Lavanderos, sin necesidad de audífonos.

"Esa es una de las gracias de volar en planeador", dice el instructor, y ciertamente es así.

Un poco antes, en una de las oficinas del Club de Planeadores, mientras observábamos una maqueta de los Andes y Lavanderos indicaba con los dedos la ruta que siguió Alejo Williamson para cruzar la cordillera en 1964, ya lo habían explicado: volar en planeador es igual que navegar en velero. Más tarde, Cristián Kuhlenthal, presidente del club, iría más allá: "Más que un deporte, este es un arte que requiere paciencia, perseverancia, un profundo conocimiento de la energía presente en la naturaleza y mucha dedicación", diría.

En uno de los giros, la cordillera de los Andes aparece de pronto, entre el sol y la

FELIPE ARAYA

MODELO. El planeador Blanik todavía se usa para entrenamiento. Tiene 16,2 metros de envergadura, 8,4 de largo y pesa 292 kilos. Aquí, volando sobre Santiago.

SERGIO LÓPEZ

LEYENDA. "El pensamiento era cumplir esta meta que me había propuesto. Nada de volar con miedo. Si me estrello, me estrello", dijo Alejo Williamson en una entrevista en 2013, cuando le sacaron esta foto para El Mercurio. Falleció un año después, a días de cumplir 89.

FELIPE ARAYA

RUTA. Williamson demoró 5 horas y 51 minutos en cruzar los Andes y aterrizar en Mendoza.

LITORALPRESS

Fecha: 19-01-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Domingo
Tipo: Noticia general
Título: EN PLANFADOR, A 60 AÑOS del primer cruce de los Andes

Pág. : 5
Cm2: 248,8
VPE: $ 3.268.043

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

bruma de Santiago. Al frente se ve imponente la cumbre nevada de El Plomo y sus gigantescos picos aledaños. Argentina, lo sabemos desde niños, está justo al otro lado de esas montañas, las mismas que un piloto chileno cruzara por primera vez hace 60 años, en el mismo avioncito en el que ahora viajamos, intentando comprender en algo la magnitud de su hazaña.

A lo largo de los años, Alejó Williamson fue contando los detalles de este vuelo en distintas oportunidades. Y estos pueden resumirse más o menos así: Williamson despegó en el planeador Blanik matrícula CC-K7W a la una y media de la tarde desde Lo Castillo y, a 820 metros de altura, se soltó de su avión remolcador.

Si bien el tiempo había estado muy inestable los días anteriores, la tarde del 12 de diciembre las nubes poco a poco comenzaron a disiparse. La fortuna comenzaba a sonreírle.

Entonces, buscando siempre las corrientes térmicas ascendentes y evitando los "cuescos" —como en jerga aeronáutica se les llama a las puntas de los cerros que aparecen de pronto sobre las nubes— Alejo Williamson comenzó a volar sobre los Andes.

Su plan era cruzar por el paso Cristo Redentor, ya que en caso de una caída podría aterrizar en un camino de tierra o por la línea del ferrocarril. Si bien esto no ocurrió, Williamson contó luego que estuvo tres veces a punto de irse a tierra y que casi no llega a Mendoza. Además, nunca ocultó que sintió miedo y que el cruce de la cordillera en planeador había sido muy peligroso.

"Sabía que si me estrellaba era bien difícil que quedara vivo"; dijo el propio Williamson en 2013, entrevistado por la revista Sábado de El Mercurio. "El pensamiento era cumplir esta meta que me había propuesto. Nada de volar con miedo. Si me estrello, me estrello. Nunca, durante el vuelo, pensé que me iba a sacar la mugre. Yo me iba a lanzar un día a lo que viniera no más. No me importaba si me quedaba en la cordillera o no. Por eso me decían 'el loco'".

Finalmente, tras 5 horas y 51 minutos de vuelo, y 288 kilómetros recorridos —un trayecto que en línea recta sería solo de 117 kilómetros— Alejo Williamson aterrizó por fin en Mendoza. Su sueño se había cumplido.

En un comienzo, los oficiales argentinos que lo vieron aterrizar en Potrerillo no le creyeron que había llegado volando en planeador, y que había sido remolcado hasta allí. Sin embargo, cuando Williamson les mostró que el barógrafo que llevó —un instrumento que registra las variaciones de presión atmosférica durante un período de tiempo— estaba sellado y sin adulteraciones, lo felicitaron por su hazaña y le dieron todas las facilidades diplomáticas para quedarse en Mendoza

Esa misma noche, la noticia llegó a Chile y el mundo y Alejo Williamson se convirtió en una auténtica celebridad. Más tarde, su planeador fue desarmado y traído de vuelta al país en un vuelo comercial.

En La Moneda, Williamson fue recibido por el presidente Eduardo Frei Montalva con todos los vítores y honores. Las portadas de los diarios de la época celebraron su proeza y valentía.

"Regreso triunfal", "El héroe del planeador contará su hazaña a Frei", "Chile recibe como héroe al vencedor de los Andes", "La hazaña de Williamson era la ambición de todos", fueron algunos de los titulares.

Y así fueron pasando los años. Alejo Williamson siguió volando en planeador e instruyendo a nuevos pilotos. Más tarde fue incorporado como oficial de reserva de la Fuerza Aérea y realizó otros cruces de la cordillera en planeador, e incluso un vuelo pionero sobre Rapa Nui, esta vez junto a pilotos de la Fach.

Aunque por su condición de héroe fue nombrado "Precursor de la Aviación en Chile" y ganó distintos reconocimientos, Williamson nunca recibió una pensión por parte del Estado, como sí les tocó a otros precursores.

En las entrevistas que dio nunca le gustó hablar mucho de ese tema.

"Hay algo que no me calza", le dijo en 2013 a Sábado, consultado por ese asunto. "Que uno haya hecho algo, no en beneficio propio, sino que en beneficio de la aviación deportiva, y no haya interés en ayudar".

Para su hija Elizabeth, el premio más importante que recibió su papá fue la medalla Lilienthal, un premio internacional que se otorga a quienes destacan en el vuelo sin motor y que lleva el apellido de Otto Lilienthal, pionero alemán de la aviación. A Williamson le fue entregada en 1968 en Helsinki, Finlandia.

"A mi papá lo reconocieron bastante, pero más en el extranjero. La más importante fue la medalla Lilienthal, que es muy grande y linda, y hay años en que no se la han dado a nadie", dice Elizabeth. "Mi papá tiene la número 22 que se entregó en la historia y hoy la conservamos en familia: la tiene mi hijo Matías".

Alejo Williamson siguió volando planeadores hasta los 85 años y saliendo con sus amigos y su nieto cada vez que podía. Murió el 5 de junio de 2014, unos días antes de cumplir 89.

El cincuentenario de su hazaña —cuando en el Club de Planeadores de Vitacura inauguraron una placa de piedra junto a la pista del aeródromo que lleva su nombre y el detalle de su proeza— no alcanzó a conmemorarlo.

"Mi abuelo desde niño se enganchó con esto de volar. Era su pasión", cuenta su nieto Matías Sarria, quien desde los 3 años comenzó a volar junto a su abuelo y también heredó su amor por los aviones: hoy es piloto comercial y vuela planeadores cada vez que puede.

"Su forma de volar no era simplemente decir 'Muevo esto y el ala baja y aquí viro'. Yo creo que él observaba mucho a los pájaros y trataba de imitarlos. Era parte de su naturaleza. Estoy convencido de que, para él, las alas del planeador eran una extensión de sus brazos que se colocaba para ser un pájaro".

HISTORIA. "Él observaba mucho a los pájaros y trataba de imitarlos", dice su nieto Matías Sarria. Williamson partió volando en rudimentarios planeadores de madera que él mismo construía con sus amigos y luego subía al hombro hacia los cerros de Batuco.

FELIPE BAEZ

MATIAS SARRIA

PILOTOS. Rodrigo Lavanderos (abajo a la izquierda), instructor del Club de Planeadores de Vitacura. Abajo a la derecha, Alejo Williamson junto a su nieto y también piloto Matías Sarria. Arriba, fotos del homenaje en La Moneda, 1964, donde fue recibido por Frei Montalva, y la prestigiosa medalla Lilienthal que recibió en Helsinki en 1968.

EN VUELO

Además de cursos de piloto, el Club de Planeadores de Vitacura realiza vuelos demostrativos los fines de semana y feriados, entre las 14 y 18 horas, según las condiciones meteorológicas. Duran 20 minutos aproximadamente. *Más información al tel. 2 / 2242 0836; @clubplaneadores*