



Perfil de un audaz pionero que realizó un aterrizaje en la Avenida Bulnes en 1941 para incentivar la campaña “Alas para Chile”.

De un carisma inmenso, y una caballerosidad propia de una persona con gran cultura y sabiduría, el Coronel Enrique Flores Álvarez fue un entusiasta de la aviación desde muy corta edad. Su gran pasión por la aviación comienza cuando apenas era un niño. Con solo 12 años construía sus propios aviones a escala, con una paciencia de relojero cortaba maderas de balsa, muy escasas y de alto costo en esos años (1920), los recubría con papeles livianos y un elástico para hacer girar la hélice. Con estos aeromodelos Flores participó en el primer Concurso Nacional de Aeromodelismo en la Escuela de Aviación.

Nació el 1º de octubre de 1909 en Santiago y siendo un infante aún, sintió una gran atracción por la milicia y la aeronáutica al leer diarios y revistas con noticias de la 1ª Guerra Mundial, en donde aparecían los Ases de la Aviación con sus aviones. El Colegio Alemán lo tiene como alumno hasta su ingreso en la Escuela Militar donde se gradúa como Subteniente de Ejército en el arma de Infantería el 28 de diciembre de 1928. Pero la aviación era lo que le interesaba, Enrique Flores se presentó

Coronel Enrique Flores

*Un apasionado
de la Aviación*

Rino Poletti B.



El avión Piper J-4 utilizado por el Capitán Enrique Flores aterrizado en la Avenida Bulnes con motivo de la Colecta Nacional Alas para Chile, 20 de agosto de 1941.

el 05 de marzo de 1930 a rendir un examen en la Escuela de Aviación, donde es aceptado, quedando integrado al primer curso que realizó la Escuela después de la unificación de los Servicios de Aviación y Marina y que dio nacimiento a la Fuerza Aérea Nacional, hoy Fuerza Aérea de Chile. El 11 de julio de ese año se gradúa como Alférez de Aviación, Rama del Aire. Su instrucción de vuelo la realizó en biplanos ingleses Gipsy Moth, para luego pasar a aviones de combate tipo DH-9 o Curtiss Hawk y Falcon cuando se gradúa como Piloto de Guerra el 17 de diciembre de 1931, ya como Teniente 2º. Dos



Enrique Flores con sus aeromodelos de madera de balsa.

"Su gran pasión por la aviación comienza cuando apenas era un niño. Con solo 12 años construía sus propios aviones a escala"



De izq. a der., el Teniente FACH Máximo Errazuriz, el Teniente de Ejército Tomás Huneus y el Teniente FACH Enrique Flores. Detrás de ellos, un biplano de instrucción DH 60 Gipsy Moth. Año 1934.

años después pasa como Agregado al Estado Mayor de la Fuerza Aérea y al “Puerto Aéreo” Los Cerrillos.

En julio de 1935 es comisionado para recibir y probar el material de vuelo proveniente del Reino Unido y que eran biplanos de instrucción Avro 626. En esa fecha, la todavía Fuerza Aérea Nacional, tenía sólo biplanos de Instrucción y lo mismo para observación y bombardeo, con la excepción de los bombarderos Junkers R-42 llegados en 1926. La falta de aviones de combate más modernos motivó al Alto Mando para iniciar una serie de comisiones a Europa y evaluar en terreno los nuevos aviones que se producían no

solo en Inglaterra sino también en Italia y Alemania. Llega al año 1937 y el Teniente Flores es seleccionado para formar parte de una comisión de Estudio y Adquisición de material de vuelo en Europa. Viaja entonces directamente a las fabricas Ingg Fratelli Nardi y Breda donde puede inspeccionar la construcción de los aviones y luego probarlos en vuelo. Los aviones seleccionados fueron los Nardi FN 305 de instrucción y Breda Ba 65 de ataque, todos monoplanos con velocidades de 300 y 400 Km/h respectivamente. Una vez estos aviones en el inventario de la, ahora, Fuerza Aérea de Chile en 1938, el Teniente Flores fue el



El Capitán Flores al lado de un piloto de pruebas de la fábrica de aviones Breda. A sus espaldas, un avión de ataque Breda Ba 65 en prueba de motores.

principal instructor de vuelo en estas “maquinas de alta velocidad” de la Escuadrilla Nardi del Grupo N° 4. (la instrucción se hacía anteriormente con biplanos).

Su estrecho contacto con la Aviación Civil le permite ser nombrado en 1940, Instructor de vuelo del Club Aéreo de Chile, donde también fue su Secretario y Director por varios periodos.

Organizó la Escuela de Planeadores y de Aeromodelos. Fue Director de la publicación “Chile Aéreo” donde plasmó su gran pasión por la aviación y entusiasmo.

Este año también decide realizar, en conmemoración de la hazaña efectuada por Dagoberto Godoy el 12 de diciembre de 1918, un nuevo cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, pero esta vez en un avión tan antiguo como el empleado por Godoy. Desenterrado este de un hangar de propiedad del Pionero de la Aviación Civil Chilena, Dn. Clodomiro Figueroa, pudo con mucho esfuerzo y el de un mecánico amigo, ponerlo en vuelo, invirtiendo además una buena suma de recursos. Con el avión listo Flores efectúa los vuelos de prueba correspondientes antes de iniciar desde el Aeródromo Los Cerrillos el ascenso y cruce de la Cordillera.

Una vez en vuelo y por sobre los 5.000 metros de altura su motor empieza a dar malos síntomas por falta de combustible, lo que soluciona accionando una bomba que transfiere la bencina desde unos estanques auxiliares a los vacíos. Pero, el hacer el esfuerzo físico a esa altura casi lo hace perder el conocimiento. Luego, estando ya sobre territorio argentino, trata de buscar algún pueblo o lugar para aterrizar, ya que no conoce en absoluto por dónde esta sobrevolando, ni siquiera tiene un mapa (lo había dejado olvidado en su auto). Para suerte de él, a lo lejos divisa un avión

"Desde el balcón de la Cancillería, el Presidente Pedro Aguirre Cerda y el Canciller Rossetti presenciaron el acontecimiento"



La afición por el vuelo sin motor lo motivó para organizar la Escuela de Planeadores.

y decide seguirlo, este aterriza en el aeródromo de "Los Tamarindos" y el Capitán Flores también. Esta hazaña fue muy comentada por los medios de prensa en Argentina y Chile y el piloto chileno fue homenajeado y tratado con mucha admiración y respeto.

En 1941, año difícil en el mundo por la Guerra en Europa, los Clubes Aéreos nacionales ya casi no tenían aviones y su situación era muy precaria por la falta de recursos. El Capitán Flores, después de visitarlos uno por uno a bordo de un biplano Focke Wulf Fw44 hace llegar un informe de ellos al Presidente del Club Aéreo de Chile.

Después de escuchar la exposición, el Presidente de la Nación Pedro Aguirre Cerda decreta un día de Colecta Nacional bajo el lema "Alas para Chile". Se inicia en todo el país una campaña de propaganda, el día escogido, 20 de agosto, natalicio del Libertador Bernardo O'Higgins, fuese generosa con la colecta. Mu-

chos eventos se programaron para ese día en Provincias y por sobre todo en Santiago. El Capitán Flores propuso realizar un aterrizaje en plena avenida Bulnes, lo que es hoy el Paseo Bulnes, con un avión liviano Piper J-4 Cub Coupe de color rojo que le fuera facilitado por Besa y Cia, (representantes de la Piper en Chile).

Llega el día, está todo listo... menos el clima, es invierno y la niebla en la mañana era espesa. En el Aeropuerto Los Cerrillos, desde donde despegaría el Capitán Flores y su pasajero Sergio Valdovinos (hijo del Ministro de Defensa Carlos Valdovinos) veían con desesperación la situación. La presión era enorme, toda la ciudadanía estaba esperando el anunciado aterrizaje. El Capitán Flores no la pensó mucho, apenas la niebla subió un poco, levantó vuelo y puso rumbo a la avenida Bulnes. Volando por sobre los techos y teniendo cuidado con los árboles y cúpulas de Iglesias logró

por fin aterrizar sobre la mencionada avenida. Desde el balcón de la Cancillería, el Presidente Pedro Aguirre Cerda y su Ministro de Relaciones Exteriores Juan B. Rossetti pudieron ver el acontecimiento, enviándoles luego las felicitaciones. El Ministro de Defensa felicitó también efusivamente al Capitán Flores para después abrazar a su hijo, pasajero del avión, y que también era piloto.

Lamentablemente este joven acompañante del Capitán Flores pierde la vida junto a su hermano Hernán al colisionar en vuelo con otro avión cuando volaban en formación apenas 10 días después de la hazaña del Capitán Flores.

El resultado de la campaña fue un éxito, y con lo recaudado se pudo adquirir en EE.UU. una buena cantidad de aviones usados (100), los que en nuestro país se reacondicionaron y distribuyeron a los Clubes Aéreos de todo el territorio nacional.

El gran entusiasmo del Capitán Flores por la Aviación Civil lo llevó a mantener un estrecho contacto con ella. Fue nombrado Director de Aeronáutica (hoy DGAC), instructor de vuelo del Club Aéreo de Chile, Director y después Secretario de este Club.

Con la Armada de Chile estuvo entre 1942 y 1943 colaborando para desarrollar un plan anual de instrucción, en calidad de Asesor Aéreo de la Escuadra.

Entre los años 1943 y 1944 integra comisiones a EE.UU. para traer en vuelo desde ese país, aviones para la Fuerza Aérea de Chile.

Tan enamorado era por los



Firma del Decreto de creación del Museo Nacional Aeronáutico por parte del Ministro de Defensa Nacional, General Escudero en presencia de otras autoridades.

aviones, que una vez obsoletos estos, “debían de conservarse tal como nuevos, para que generaciones venideras los pudiesen conocer”, con este pensamiento el Capitán Enrique Flores le pide a las autoridades de la época, Ministro de Defensa, General de División Oscar Escudero Otárola; al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Manuel Tovarías Arroyo, entre otros, para que gestionaran ante el Gobierno la posibilidad de materializar la idea de formar un Museo de Aviación. De esta manera, el 13 de julio de 1944, durante el gobierno presidido por Juan Antonio Ríos se decreta la creación del Museo Nacional Aeronáutico (Hoy Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio) para que se conserven en él las reliquias de la Aviación Militar y Civil junto con toda su historia. Quedó instalado en una antigua casa ubicada en calle Catedral 2092, en Santiago.

Su primer Director fue el Capitán Enrique Flores Álvarez.

Desde entonces y hasta nuestros días el Museo tuvo varios traslados lo que ocasionó la pérdida de muchas reliquias, afortunadamente hoy eso es historia.

En abril de 1945 el Capitán Flores es comisionado a EE.UU., a la Escuela de Comando y Estado Mayor en Fort Leavenworth, Kansas, donde por sus excelentes resultados es premiado con distintivos y una medalla.

En la Escuela de Aviación inicia desde enero de 1946 sus actividades como profesor del plantel, donde luego en octubre es nombrado Subdirector. También es Profesor de Guerra Aérea en la Academia de Guerra Naval en 1948 y al año siguiente inicia sus clases en la Academia de Guerra Aérea como Profesor.

Su gran interés por la historia de la aviación lo mantenía recortando diarios y revistas con artículos sobre el tema, además de juntar cantidades de fotos y antecedentes históricos. Tomando esto en cuenta, más el material histórico disponible en la

Biblioteca de la Escuela de Aviación, se dedica (en sus horas disponibles) a escribir la “Historia Aeronáutica de Chile”, desde el primer vuelo en globo tipo Montgolfiere en 1785 hacia delante.

La idea era que toda la historia fuese vertida en 2 tomos. La falta de recursos sólo permitió la impresión del primer tomo, que llega apenas hasta el año 1924. Este libro, tuvo el reconocimiento oficial del propio Presidente de la época, Gabriel González Videla, que lo declaró como “texto oficial de la aviación nacional”. Estando escrita la historia hasta 1950, y sin poder imprimir el 2º tomo, puso el contenido de éste a disposición de la Revista Fuerza Aérea, donde con el transcurrir de los años, se fue publicando en muchas ediciones. Su especial colaboración con esta Revista fue desde los inicios, 1941 y hasta 1985. Todo lo escrito por Flores, ya sea en su primer tomo, o los anteriores publicados por él, en 1933/34, como lo aparecido en innumerables publicaciones, ha permitido a los investigadores aeronáuticos actuales continuar con sus estudios, tomando como base esta reconocida “Historia Aeronáutica de Chile”.

En 1953 es nombrado Agregado Aeronáutico de la embajada de Chile en EE.UU. y después pasa a ser Jefe de la Misión Aérea en Washington, en calidad de Interino y Delegado de la Fuerza Aérea ante la Junta Interamericana de Defensa Continental.

Trabajando en esta Misión, ahora con la investidura de Coronel, y motivado por su incansable afán de dar a conocer en el extranjero los hechos más destacados de nuestra

"Escribe la Historia Aeronáutica de Chile desde el primer vuelo en globo tipo Montgolfiere" en 1785 hacia delante"

aviación nacional, organiza un justo homenaje a quien realizó por vez primera el cruce del macizo Andino por su parte más alta, Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba. La ceremonia se efectúa en dependencias del Museo Smithsonian y en forma conjunta con los actos de celebración del cincuentenario del vuelo realizado por los hermanos Wright en 1903. En esa ocasión el Coronel Flores hace entrega al Director de la Sección Aeronáutica del mencionado Museo, Mr. Paul Garber, de una maqueta representando el avión Bristol M1C empleado por el Teniente Godoy en la histórica travesía.

En febrero de 1955 se traslada a EE.UU. para atender una invitación de la Fuerza Aérea de ese país, que lo llevó a visitar varias Bases Aéreas de instrucción. En junio de ese año también se le confiere el cargo de Director Interino de Aeronáutica y en noviembre se le agrega el de Director de Tránsito Aéreo.

El día 12 de abril de 1956 se le concede el retiro del servicio de la Fuerza Aérea de Chile. Pero su alejamiento de la Institución no lo separó de la aviación, ya que continuó ligado a través de diversas actividades relacionadas con el tema aeronáutico, entre ellas la pintura. Desde niño tuvo buenas aptitudes para el dibujo, participando en muchos concursos y exposiciones, luego los lápices reemplazaban los pinceles, y sus óleos con aviones se fueron exponiendo en las oficinas de las más Altas Reparticiones de la FACH, como también en la Escuela de Aviación y Clubes de Oficiales.

En 1983 crea el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Su propósito era el de mantener el registro de los hitos y sucesos de relevancia nacional e internacional de la Aeronáutica Chilena y a la vez su permanente difusión, realizar trabajos de in-

vestigación aeronáutica, publicar libros con el tema y recordar los aniversarios de los numerosos aviadores que ya no están entre nosotros.

El 12 de diciembre de ese mismo año la Institución hace un reconocimiento al Coronel Flores a la edad de 74 años recibiendo la Medalla "Cruz al Mérito Aeronáutico" entregada por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Fernando Matthei Aubel.

En julio de 1992 la Federación Aeronáutica Internacional le concede, en base a sus grandes méritos, el Premio "Paul Tissandier 1991" galardón otorgado sólo para las personas que han servido a la causa de la aviación civil y deportiva, mediante su trabajo, iniciativa, entusiasmo y devoción.

El pasar de los años, deja su huella en la salud de nuestro pionero y gran visionario de la aviación.

El Coronel Enrique Flores

*"Pero su
alejamiento de
la Institución no
lo separó de la
aviación"*

Álvarez fallece el 1 de mayo de 1997 a la edad de 87 años.

Su gran legado, se ve y se utiliza todos los días en sus óleos, libros, historia, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, su Fondo Histórico Documental y el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, por citar algo.

Sin duda fue un Aviador de corazón.



El Coronel Enrique Flores es condecorado con la Medalla "Cruz al Mérito Aeronáutico" por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Fernando Matthei Aubel en 1983.