



MÉXICO

Santa Lucía, Edo. Mex. / Air Force Base No. 1



FERIA AEROESPACIAL MÉXICO AEROSPACE FAIR MEXICO 2019





Editorial

"Suplícoles perdonarme que en esta gloriosa fecha háyame atrevido, sin autorización, y llevado por patriótico impulso, traer un saludo cariñoso reconocimiento a nuestro hermano pueblo argentino, cuya sangre en esta fecha bañó con la nuestra los heroicos campos de Maipo, ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterricé ocho horas departamento de Tupungato, Mendoza.

Armando Cortínez

Cuando conmemoramos, participamos y nos vinculamos con hechos y acciones del recién pasado marzo, bien referido como el "Mes del Aire", integramos con ello a nuestro colectivo, el cariño y pleno reconocimiento que un país hace a su Fuerza Aérea con ocasión del 89º aniversario de su creación y también con el resto de su avión militar, civil y comercial.

Nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 36 años atrás, se inserta en estas actividades de homenaje, aportando no sólo a través de la investigación que realizan constantemente sus miembros, o adhiriendo a la celebración de hitos, fechas y personajes que forjaron una ruta que hoy forman nuestro ADN aeronáutico, sino que lo hacemos recordando, transmitiéndolo y compartiendo esto, más allá de las fronteras, para conocimiento público y general.

Hoy, cuando nos encontramos en tiempos de cambio, donde participamos de una evolución tecnológica abismante, debemos tener en cuenta más que nunca nuestras raíces y pasado, pues con ellas y su experiencia derivada podremos mantener, valorar y construir una dimensión moral permanente y más firme para enfrentar el poder y materialismo obnubilado que resulta del desconocimiento y falta de ética. Quienes estén abiertos al aprendizaje y la humildad se adueñarán del futuro, mientras que aquellos que creen saberlo todo, sólo están bien equipados para un mundo que ya deja de existir.

Periódicamente en nuestras investigaciones nos damos cuenta que la historia se ve algo alterada por la ignorancia de algunos hechos, que la falta de interés que parece existir en el conocimiento de la

verdad profunda es más cercana de lo que nos parece. Es decir, pecamos muchas veces de falta de tratamiento adecuado sobre un tema, sea en lo estético o en lo empírico, en la ausencia de temas o aportes novedosos o simplemente la falta de imaginación para relacionar personas y eventos.

En este número de Aerohistoria, al igual que como lo hacemos en muchos de los boletines, memorias y libros escritos, seguimos teniendo el privilegio de tratar y exponer temas nacionales e iberoamericanos que plantean y consideran el rescate histórico que debe tenerse en cuenta para complementar nuestro diario vivir.

En ello está, el proponer actividades importantes de homenaje o conmemoración, también el recordar gestas y vidas como la de Julio Fuente-Alba, Edgar Blackburn, Armando Cortínez y otros muchos quienes, como ciudadanos o militares por igual, nos legan su ejemplo de servicio y patriotismo que no nos pueden dejar impávidos.

Junto a lo estrictamente histórico, escudriñamos en los guardados testimonios personales además de los documentos gráficos y escritos para develar parte de la realidad humana que contextualiza y enriquece hechos y acciones, para comprender más ampliamente como se ha logrado la Conquista de los Cielos.

Todo el material de contenido se complementa con las actividades académicas y de conmemoración de costumbre, las que con una revisión selectiva de efemérides, refleja el quehacer mensual de esta corporación y entrega un registro señero de parte importante de nuestra historia común.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.







INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	(
Conmemoración del 90 aniversario de los inicios de la Línea Aeropostal Santiago-Arica	6
Distinguido miembro del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas nos visita desde la Araucanía	9
El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la presentación del libro	
El Senado de la Patria Nueva	
El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente impone máxima condecoración al	
Estandarte de Combate de la Escuela de Aviación en la ceremonia de conmemoración del primer vuelo militar	
efectuado en el país	1
Escuela de Aviación conmemora su centésimo sexto aniversario con la presentación de un libro biográfico de	
Manuel Ávalos Prado	
Conmemoración del 96º Aniversario de la Aviación Naval	15
Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje a primer mártir de la Aviació	n
Comercial	18
Reunión de camaradería en conmemoración del 89° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile	19
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje en el Mausoleo del Comodoro	
Arturo Merino Benítez por el 89° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile	
Ministro de Defensa Nacional inaugura Año Académico de las FF.AA. 2019	22
Ceremonia conmemorativa del 89° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile	
Celebración del 175° Aniversario de la Independencia de la República Dominicana	29
Destacado concierto de gala realizó Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile en el	
Teatro Municipal de Las Condes	
Distinguido miembro de nuestra corporación dicta conferencia en la Academia de Guerra Naval	
Conversatorio "Unidos en la Gloria y en la muerte"	33
OBITUARIO	
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	
EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL	48
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
70° Aniversario de la llegada del primer avión a isla Mocha	
Cortínez, a cien años de un glorioso "ida y regreso"	
A 105 años de la primera misión aérea de combate de la marina norteamericana	100
AVIONES CON HISTORIA	10
Boeing B-17 G en Chile	. 12.
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	12
FSCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	
LOUKIDA UNA CAKTA AL DIKECTUK	. 120

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

Conmemoración del 90 aniversario de los inicios de la Línea Aeropostal Santiago-Arica

Al mediodía del martes 5 de marzo, se realizó en la Sala "Arturo Merino Benítez" del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), la ceremonia conmemorativa del nonagésimo aniversario de la creación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, posteriormente Línea Aérea Nacional (LAN).

marcó un merecido homenaje que recuerda el trascendental hito aeronáutico, con el cual se asentaron las bases de toda la Aviación Comercial Chilena.

Con el apoyo de la Dirección de Aeronáutica Civil y Correos de Chile, esta significativa actividad organizada por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, contó con la asistencia de representantes de la Fuerza Aérea de Chile, Brigada de Aviación del Ejército de Chile, LATAM y diversos personeros del ámbito aeronáutico comercial, militar, civil deportivo, diplomático y académico.



El presidente de la corporación tras agradecer la colaboración del MNAE y CorreosChile en este homenaje de conmemoración, se dirige a la numerosa concurrencia que asistió a esta histórica actividad.

El presidente del Instituto Histórico Aeronáutico, don Norberto Traub Gainsborg, compartió con los numerosos presentes, la importancia de la creación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica en 1929, más allá de haber sido el primer paso para conformar una empresa dedicada al trasporte aéreo de correspondencia y eventualmente de pasajeros; ya que su establecimiento radicó en los esfuerzos de un Estado por brindar a la sociedad chilena la posibilidad de conectar este largo territorio, misión que se hacía aún más difícil en un país donde no existían las instalaciones necesarias, ni los estudios meteorológicos, ni económicos, ni la más mínima infraestructura que garantizara un servicio exitoso y la continuidad de las gestiones y operaciones.



Al relatar algunos pasajes históricos respecto de la formación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, destacó también la obra visionaria del Comodoro Arturo Merino Benítez, quien no sólo fuera impulsor de dicha línea, sino que se convirtió con su perseverancia, patriotismo y dedicación en el *arquitecto* de una institucionalidad aérea para el país.

El ambiente en el cual se desarrolló este importante aniversario, estuvo realzado por la entrega a los presentes de material postal de edición limitada, el que registró mediante un matasello espacial, lo particular de esta ocasión. Complementó además esta conmemoración, la existencia en dicha sala, de una aeronave Gipsy Moth original, similar a la usada en 1929 para implementar dicha Línea Aeropostal.



El Director del MNAE, don Ricardo Gutiérrez Alfaro junto a la señora Verónica Saldías de CorreosChile, matasellando una de las postales conmemorativas que nuestra corporación preparó para registrar y difundir esta significativa fecha para la aviación comercial nacional.



"En El Bosque, a cinco días del mes de marzo de 1929, yo, Carlos Ibáñez del Campo, General de Brigada y Presidente de la República, ante mis Ministros y demás funcionarios que firman esta Acta, declaro inaugurada oficialmente la Línea Aero-Postal Santiago-Arica"

Distinguido miembro del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas nos visita desde la Araucanía

El pasado miércoles 6 de marzo, llegó de visita hasta nuestras dependencias en Santiago, el distinguido Socio Honorario e Investigador Aeronáutico de Lautaro, don Héctor Alarcón Carrasco, autor del libro "Capitán MANUEL ÁVALOS PRADO PRIMER AVIADOR MILITAR", obra que sería presentada al día siguiente durante la ceremonia de Aniversario de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Durante su visita, fue entusiastamente recibido por nuestro presidente y vicepresidente, quienes tras conversar largamente sobre las novedades de la zona y los nuevos trabajos que el prolífico autor tiene en desarrollo, lo invitaron a almorzar para recordar anécdotas de años pasados cuando don Héctor Alarcón, fuera Director Secretario de esta corporación.



De izquierda a derecha: Oscar Avendaño Godoy, Norberto Traub Gainsborg, directores de la corporación junto al muy apreciado investigador aeronáutico don Héctor Alarcón Carrasco, quien durante su visita nos donara valioso material de investigación para la biblioteca.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la presentación del libro El Senado de la Patria Nueva

En un solemne acto literario realizado el jueves 7 de marzo, en el Salón de los Presidentes en el Senado, en el antiguo edificio del Congreso Nacional en Santiago, el que se tornó estrecho para dar cabida a la enorme cantidad de autoridades, escritores, historiadores y personalidades del mundo de

la política, la historia y la cultura que se dieron en él, se procedió a la ceremonia de presentación del libro "El Senado de la Patria Nueva" (22 de octubre de 1818 - 7 de mayo de 1822), 200 Años del Senado de la República, obra del Profesor, Periodista y Escritor Sr. Juan Guillermo Prado Ocaranza, Director de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Vicepresidente del Instituto de Conmemoración Histórica.



Vista de la testera oficial durante la presentación del libro

En la ocasión, la Mesa Literaria se ubicó en la testera del señorial salón, oportunidad en que hicieron uso de la palabra; don Fernando Silva M., Director Ejecutivo del Centro de Extensión del Senado; el Honorable Senador don Carlos Bianchi Chelech, Vicepresidente del Senado de la República; don Felipe Vicencio, Director Adjunto de la Biblioteca del Congreso Nacional; el Profesor Universitario e Historiador, don Neville Blanc y el autor de la obra.

Expositores todos, que en elocuentes palabras, se refirieron a la importancia que tenía el difundir libros como aquel, fruto de una acuciosa investigación que ha venido a traer a la luz la labor que en aquellos años pretéritos cupiera a aquel cuerpo legislativo y que es una contribución a la formación ciudadana y al conocimiento de la labor de la historia del senado.

En representación de nuestro instituto asistió el socio Sergio Barriga Kreft, quien entregó los respetos de nuestra corporación a los señores integrantes de la mesa literaria y las felicitaciones al autor del libro, el profesor Prado Ocaranza, por tan completa investigación.



Nuestro distinguido socio don Sergio Barriga junto al señor Embajador Mariano Fontecilla y el Profesor Neville Blanc

* El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente impone máxima condecoración al Estandarte de Combate de la Escuela de Aviación en la ceremonia de conmemoración del primer vuelo militar efectuado en el país

En el marco de la ceremonia de conmemoración de los 106 años de existencia la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" que se realizara el jueves 7 de marzo en la Losa de Operaciones de El Bosque, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, impuso al Estandarte de Combate del Plantel formador de los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea, la condecoración académica "Al Mérito Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile" en su grado de Gran Cruz.

El acto fue presidido por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Arturo Merino Núñez y contó con la asistencia de Integrantes del Alto Mando Institucional, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, docentes e invitados especiales.

En la ocasión, el Director de la Escuela, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot, recordó la historia del Plantel y señaló que "hace 106 años que se fundó nuestra Alma Mater, hace 106 años que se realizó el primer vuelo militar. El campo de aviación de Lo Espejo ha cambiado su forma, pero el liderazgo del Capitán Manuel Ávalos Prado y su pequeño grupo de profesionales sigue intocable, imperecedero y es un tremendo aliciente para continuar por la senda correcta, de servicio a la Patria y de amor a nuestra Institución".



El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg junto al CDA (A) Miguel Marguirot Fajardo, impone la distinción al Estandarte de Combate del plantel formador.

❖ Escuela de Aviación conmemora su centésimo sexto aniversario con la presentación de un libro biográfico de Manuel Ávalos Prado.



El Comandante en Jefe, General del Aire Arturo Merino Núñez junto al General de Aviación, señor Hugo Rodríguez González, comandante del Comando de Personal, revistan las fuerzas de presentación que participarán de la ceremonia.

En lo que fue una soleada mañana del jueves 7 de marzo pasado, se efectuó la ceremonia de conmemoración del centésimo sexto aniversario desde el histórico vuelo realizado en 1913 por el Capitán Manuel Ávalos Prado, el que constituyera el primer vuelo militar realizado en los cielos de nuestro país. Esta actividad donde también se recordó la fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero del mismo año, fue presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Sr. Arturo Merino Núñez y contó con la presencia de integrantes del Alto Mando Institucional, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Docentes, además de algunos invitados especiales.

Todo sucedió en la "Chacra de Lo Espejo", lugar en el cual hoy se ubica la Base Aérea "El Bosque", desde donde despegó el Capitán Ávalos a bordo de un avión Blériot bautizado como "Chile". El avión, con un motor de 35 HP, fue preparado en aquella memorable ocasión por los mecánicos señores Pedro Donoso y Miguel Cabezas y el vuelo se realizó en privado. Cinco días más tarde, el 12 de marzo, se realizó esta vez un acto oficial frente a las autoridades en el que el Capitán Ávalos repitió exitosamente el vuelo, esta vez en un Blériot XI denominado "Manuel Rodríguez" de motor de 50 HP.

Luego de tomar altura en dirección al sur hasta San Bernardo, el piloto viró hacia el norte sobrevolando la cancha de la recientemente creada Escuela de Aeronáutica Militar, a 150 metros de altura. Los pobladores de La Cisterna y San Miguel fueron sorprendidos por el raudo vuelo del avión militar, que bajo la ya entrenada conducción del célebre Ávalos anunciaba oficialmente los inicios del arma aérea al país. Más tarde en 1920, la entonces Escuela de Aeronáutica Militar cambia su denominación por Escuela de Aviación.



Sello usado en la documentación oficial durante los primeros años de funcionamiento En la ocasión, el Director del Instituto, Coronel de Aviación (A) don Miguel Marguirot Fajardo, además de recordar la historia del Plantel que también cumpliera su aniversario el pasado 11 de febrero, destacó en el contexto que quienes componen el actual Instituto "se han comprometido a entregar lo mejor de cada uno para hacer cada día más grande nuestra Fuerza Aérea."

Durante la jornada, se entregaron estímulos al personal que conformara el Cuadro de Honor del Instituto y se condecoró a los integrantes de la Unidad que cumplieron 10 y 20 años de servicio en la Institución y a continuación se efectuó la presentación del libro "Capitán Manuel Ávalos Prado, Primer Aviador Militar", obra escrita por nuestro Socio Honorario don Héctor Alarcón Carrasco y que fuera editada por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de la Dirección General Aeronáutica Civil a instancias de nuestra corporación.



Nuestro socio don Héctor Alarcón Carrasco, le hace entrega de su libro al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, tras dedicarle un ejemplar.

A continuación, la ceremonia finalizó sólo con un impecable desfile aéreo y terrestre al mando del Comandante de Grupo (DA) Cristián Tagle Sepúlveda, comandante del Grupo Escuela.



❖ Conmemoración del 96º Aniversario de la Aviación Naval

Con motivo de haberse cumplido, el pasado viernes 15 de marzo, 96 años de existencia desde que se creara esta especialidad, se realizó en la Base Aeronaval de Concón una emotiva y solemne ceremonia recordando la participación de la Aviación Naval a 40 años de la crisis del Canal Beagle. La actividad que inició al medio día, fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante señor Julio Leiva Molina, en compañía del comandante de la Aviación Naval, Comodoro Alberto Ahrens; distinguidos oficiales de las Fuerzas Armadas chilenas, extranjeras e invitados especiales.



El señor Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Julio Leiva Molina junto al Comodoro Alberto Ahrens Angulo revistan las fuerzas de presentación que participarán de la ceremonia.

El 16 de marzo de 1923, mediante un Decreto Supremo firmado por el entonces Presidente de la República Arturo Alessandri Palma, se acuñó el nacimiento oficial de la Aviación Naval. Este hito permitió que se traspasara en forma definitiva la dependencia de la Aviación Naval a la Armada, finalizando su relación anterior con la Inspección General de Aviación. De acuerdo a lo indicado por el Comodoro Alberto Ahrens, comandante de la Aviación Naval, "estamos muy contentos de celebrar este nuevo aniversario, 96 años oficiales y 103 años desde que comenzaron las primeras actividades aeronavales en la Institución. Es importante reconocer hoy a todos nuestros especialistas, ya sean pilotos o grupos de apoyo y mantenimiento, por el trabajo arduo que realizan día a día".

Gracias al empuje del Alto Mando de la Armada de la época, respecto de la necesidad de incorporar el recientemente creado medio aéreo en apoyo a las operaciones navales, fue posible refrendar la visión que se encontraba plasmada en el reglamento administrativo que estuvo en vigencia a contar de 1915

y que consideraba la existencia de un arma aeronaval, disponiendo que, la Aviación Naval estuviera bajo el control de la Dirección de Artillería y Fortificaciones.

Según el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Julio Leiva, "con orgullo celebramos este nuevo aniversario y recordamos con especial afecto a quienes ganaron la paz durante la crisis del Canal Beagle. La Armada de Chile se siente orgullosa de los aviadores navales, a los que este año hemos visto presentes en el control de los incendios y en la salvaguarda de la vida humana en el mar".



Personal en retiro de la Aviación Naval, que se le reconoció por su activa participación de hace 40 años atrás, durante la crisis del Canal Beagle.

Al finalizar la ceremonia de aniversario número 96 de la Aviación Naval, se entregó un reconocimiento a los pilotos que participaron hace 40 años en la crisis del Canal Beagle.



Medallas conmemorativas que fueron entregadas durante la ceremonia de aniversario

La actividad concluyó con un responso en recuerdo de los mártires de la Aviación Naval y a continuación un desfile de honor, que dio paso al himno de la Aviación Naval, el que fue coreado por todos los presentes. Tras la ceremonia, los presentes disfrutaron de un cóctel en honor a este nuevo y significativo aniversario.



Norberto Traub Gainsborg, presidente del IIHACH junto al socio de la corporación Claudio Cáceres Godoy, le hacen entrega de una copia de los registros que el Aeroclub de Chile otorgara a algunos de los primeros aviadores navales desde 1916.

En representación de nuestra organización, acudieron junto al Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg junto a los señores socios Carlos Saldivia Rojas, Carlos Tromben Corbalán, Claudio Cáceres Godoy y Mauricio Navarro González, quienes entregaron al Jefe de la Aviación Naval, cuatro cuadros con algunos de los registros de Brevets de pilotos aviadores que otorgara el Aero Club de Chile a los primeros aviadores navales.

En la ocasión el Socio don Mauricio Navarro, recibió de manos del comandante Carvajal, encargado de Relaciones Públicas de la Aviación Naval, un ejemplar de la medalla conmemorativa entregada, en reconocimiento a su apoyo con el diseño de la hermosa pieza.



El Capitán de Fragata, Tomás Carvajal encargado de Relaciones Públicas de la Aviación Naval, le entrega la medalla conmemorativa de la crisis del Beagle al señor Mauricio Navarro González, socio de nuestra corporación que realizara el diseño de la medalla.

❖ Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Comercial

Con motivo de cumplirse noventa años de la trágica muerte del teniente Julio Fuente-Alba Bonniard, primer mártir de Línea Aeropostal Santiago-Arica, caído el 17 de marzo de 1929 al sur de la estación Varillas mientras transportaba el correo aéreo entre Antofagasta y Copiapó, el Instituto se hizo presente junto a su tumba ubicada en el mausoleo N°2 de la Fuerza Aérea de Chile.

En un acto de respeto y de silencio, se procedió a depositar en ella una sencilla rosa blanca y a elevar una oración, en recuerdo del gesto que tenía él de lanzar una flor sobre la casa de una bella muchacha que conociera en un campamento minero cercano a Copiapó, cada vez que pasaba sobre ella llevando el correo.



Lápida de la tumba del teniente Julio Fuente Alba

Reunión de camaradería en conmemoración del 89° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

El miércoles 20 de marzo, tuvimos nuevamente el privilegio en asistir al almuerzo de camaradería que se realizó en la sede del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", en homenaje al 89° Aniversario de la creación de la FACH.





Durante el apetitoso y concurrido almuerzo de camaradería

 Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje en el Mausoleo del Comodoro Arturo Merino Benítez por el 89° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

En la mañana del miércoles 20 de marzo, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile efectuó una solemne ceremonia en homenaje a la memoria del Comodoro Arturo Merino Benítez.

En el ya tradicional homenaje, estuvieron presentes una delegación de la Fuerza Aérea integrada por Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Cadetes de la Escuela de Aviación y Alumnos de la Escuela de Especialidades, socios de la corporación, representantes de la Fuerza Aérea de Chile, Brigada de Aviación del Ejército de Chile, Club Aéreo de Santiago, Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, Agregaduría Naval Argentina y otros invitados especiales que acudieron a la cita.





El capellán de la Fuerza Aérea de Chile, Comandante de Escuadrilla (SR) Eleodoro Gómez Arenas durante la oración que dirigió por el eterno descanso del alma del Comodoro Arturo Merino B.



La actividad finalizó con la presentación de una ofrenda floral en su recuerdo.

El presidente del Instituto, Norberto Traub, en sus palabras destacó la importancia del Comodoro Arturo Merino Benítez en la fundación de la Fuerza Aérea.

"Nuestro Instituto ha mantenido de forma anual esta ceremonia al conmemorarse la creación de la Fuerza Aérea como un homenaje a la culminación de la labor tesonera del Comodoro Merino en pro de la aviación chilena, desde entonces, cada año nos damos cita en este lugar de meditación profunda para recordar la obra de este chileno de selección, que supo aquilatar como pocos la importancia que tendría la aviación para nuestra Patria".

..."Para nosotros es un honor y un orgullo rendirle este homenaje", afirmó Norberto Traub en la ceremonia.



Algunos de los presentes en el acto de homenaje al fundador de la Fuerza Aérea de Chile

A continuación, el Capellán de la Fuerza Aérea Comandante de Escuadrilla (SR), Presbítero Eleodoro Gómez Arenas realizó un responso por el eterno descanso del alma del Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez, oración que fue seguido por un perfecto toque de silencio a cargo de un Corneta de la Fuerza Aérea de Chile, tras el cual se colocó una corona floral en su recuerdo.

Para finalizar la ceremonia, los asistentes visitaron el mausoleo de la familia Merino Benítez, que alberga sus restos.

Ministro de Defensa Nacional inaugura Año Académico de las FF.AA. 2019

El 19 de marzo pasado, el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina, dio por inaugurado el Año Académico de las Fuerzas Armadas 2019 en el Aula Magna de la Escuela Militar, oportunidad en que hizo un balance de lo realizado en el primer año del Gobierno del Presidente Sebastián Piñera en materia de Defensa y entregó los lineamientos, objetivos y desafíos del sector para los próximos años.

El Ministro expuso en el Aula Magna de la Escuela Militar, evento en el que estuvieron presentes, entre otras altas autoridades, el subsecretario de Defensa, Cristián de la Maza; el subsecretario para

las Fuerzas Armadas, Juan Francisco Galli; el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Julio Leiva; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general del aire, Arturo Merino; el Director General de la PDI, Héctor Espinosa; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, vicealmirante Rodrigo Álvarez; el Embajador de Argentina en Chile, José Octavio Bordón; la Embajadora de Panamá en Chile, Marcela Paredes; el representante del Comandante en Jefe del Ejército, general Esteban Guarda; el representante del General Director de Carabineros, general Mauricio González Marín; generales y almirantes del Alto Mando de las Fuerzas Armadas de Orden y Seguridad; Agregados de Defensa e invitados especiales entre los que se contó el directorio de nuestra corporación.

El Ministro Espina recalcó que el Gobierno se ha fijado al menos 10 metas concretas a cumplir, como son el aprobar en el Congreso un nuevo sistema de financiamiento de las capacidades estratégicas de la Defensa, la modernización de la Carrera Militar y del Sistema de Inteligencia del Estado, implementar las 15 medidas de la agenda de probidad, consolidar un sistema de ciberdefensa conjunto y eficaz, mejorar la presencia antártica del país, consolidar un sistema de mando y control conjunto, establecer una capacidad satelital, mejorar nuestra presencia internacional y actualizar la actual Política de Defensa del país.



El Sr. Ministro de Defensa Nacional, don Alberto Espina Otero se dirige a los asistentes

En este último objetivo recalcó que "esto significa avanzar en orientaciones desde el nivel político para el desarrollo integrado de las políticas militares, en ámbitos tales como la logística, el desarrollo del personal, la acción internacional, la integración de las FF.AA. en el sistema de gestión de emergencias, en el sistema de inteligencia y en el apoyo a la lucha contra el crimen organizado transnacional, la presencia y despliegue en nuestro territorio continental, insular, antártico y oceánicos, la gestión de recursos, la probidad y el desarrollo de fuerzas, entre otros".

"Las Fuerzas Armadas están al servicio de Chile y se deben a nuestros compatriotas. Es muy importante que los chilenos conozcan a los hombres y mujeres que sirven en las Fuerzas Armadas, que las sientan cercanas, que las sientan preocupadas y dispuestas a concurrir a la asistencia de quienes viven en los muchos lugares remotos de nuestra geografía o en apoyo de quienes están viviendo emergencias o catástrofes naturales", recalcó.

Al finalizar sus palabras el Secretario de Estado envió un mensaje directo a los profesores y alumnos de las escuelas y academias que inician su año en las Fuerzas Armadas: "Ustedes tienen la oportunidad y el apasionante desafío de formarse y generar las ideas y conocimiento para, desde bases argumentales éticas y profesionales sólidas, aportar posteriormente a la conducción en los diferentes niveles y ámbitos de acción de la Defensa, entre ellos; el desarrollo operacional, la táctica, la logística, la administración de recursos y otros aspectos de relevancia para la Política de Defensa y la conducción de sus Instituciones".

Ceremonia conmemorativa del 89° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

El pasado 21 de marzo, tuvimos nuevamente el privilegio en asistir a la ceremonia de conmemoración del 89º Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile, que se realizó en la losa de la Base Aérea de El Bosque, en Santiago.



El señor Ministro de Defensa Nacional, don Alberto Espina Otero junto al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Núñez, escoltados por sus respectivos edecanes y acompañados por el comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) don Jean Pierre Desgroux Ycaza revistan las tropas de presentación.

El acto fue encabezado por Ministro de Defensa Nacional, señor Alberto Espina y el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. Los acompañaron importantes autoridades nacionales y extranjeras del ámbito civil y militar. Estuvieron también presentes importantes autoridades nacionales como el Presidente del Senado, Jaime Quintana, la Contralora General de la República Subrogante Dorothy Pérez, el Fiscal Nacional, Jorge Abbott, el Comandante en Jefe del Ejército Subrogante General de División Shafik Nazal Lázaro, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Julio Leiva Molina y el Jefe del Estado Mayor Conjunto, Vicealmirante Rodrigo Álvarez Aguirre, entre otros.

Dentro de los invitados extranjeros destacaron el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General Enrique Amrein, el comandante de la 12ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos, Mayor General Andrew Croft, y el Jefe del Estado Mayor de la Guardia Aérea Nacional de Texas, Brigadier General Thomas Suelzer.

En un brillante y cercano discurso, el General del Aire, señor Arturo Merino Núñez, recordó la iniciativa impulsada en 1930 por el Gobierno del Presidente Carlos Ibáñez del Campo para unificar los Servicios de Aviación Militar del Ejército y la Armada, "tarea encomendada al Comodoro Arturo Merino Benítez que tendría gran trascendencia nacional, hecho ampliamente comprobado en los 89 años de servicio de nuestra Institución al país".

Asimismo, agregó "Este aniversario que hoy nos congrega es la actividad más importante del Mes del Aire, período establecido para conmemorar la fundación de la Fuerza Aérea de Chile, pero también para generar en la conciencia nacional que su existencia representa para cada uno de los chilenos una Institución de servicio público, comprometida con el ideal de servir al Estado y a la ciudadanía".



General del Aire Sr. Arturo Merino Núñez

"La creación de la Fuerza Aérea, siendo su principal propósito la defensa nacional, también fue pensada en un empleo polivalente de sus medios para incorporar el centro de Chile con los extremos geográficos nacionales", añadió.

El General Merino, finalizó sus palabras señalando que siempre y en todo momento el aviador formado en la Fuerza Aérea se distinguirá por su honor, lealtad, valor y humildad para cumplir con su deber.



(Para escuchar en directo, haga click sobre el icono)

A continuación, el Ministro de Defensa junto al General Merino hicieron entrega de la condecoración General del Aire Diego Aracena Aguilar, al personal que ha realizado acciones relevantes para la Institución.

Luego, hizo uso de la palabra el Ministro de Defensa Alberto Espina, quien destacó la labor de la Institución tanto en el ámbito de la defensa como en la ayuda a la comunidad nacional, resaltando su participación en los últimos aluviones en el norte y el combate a los incendios forestales.

Junto con transmitir el saludo del Presidente de la República, Sebastián Piñera, el Ministro Espina señaló que "quiero agregar nuestro agradecimiento a los hombres y mujeres de la Fuerza Aérea y señalarles que nos sentimos profundamente orgullosos de ustedes por la noble misión que desempeñan por nuestra patria".

Finalmente, se dio inicio al desfile terrestre y aéreo, el que comenzó a los sones de la marcha de "Gloria de Los Héroes" con la presentación de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación, acompañada desde el cielo por la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" con sus aviones Extra 300 L.







A continuación, participaron delegaciones de la Fuerza Aérea Argentina, Fuerza Aérea de Uruguay, Escuela Militar del "Libertador Bernardo O'Higgins", Escuela Naval "Arturo Prat Chacón" de la Armada y Escuela de Carabineros "Carlos Ibáñez del Campo".









Seguidamente se presentaron ante las autoridades la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", la Escuela de Especialidades "Adolfo Menadier Rojas", seguidos por el Batallón Unidades de la Guarnición General Aérea de Santiago, una Compañía de la Reserva Aérea y el Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales Escuela Táctica de Quintero.



En el desfile aéreo participó la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones, aviones de instrucción T-35 Pillán, aeronaves F-16 de la lª y Vª Brigada Aérea, asentadas en Iquique y Antofagasta respectivamente, material aéreo de transporte pesado C-130 Hércules del Grupo de Aviación N° 10 asentado en la IIª Brigada Aérea y helicópteros de transporte mediano MH-60M Black Hawk del Grupo de Aviación N° 9, asentado también en la IIª Brigada Aérea de la Institución. Tras el término de la presentación aérea y terrestre, los asistentes a la ceremonia, fueron invitados a compartir un cóctel de camaradería.



De izquierda a derecha: Iván Candell Ruiz-Tagle; Paulina Vodanovic Rojas; General del Aire Arturo Merino Núñez, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Vicente von Teuber Lizana, presidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas" y Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



De izquierda a derecha: María Artemisa Léniz; Mónica Krassa; Norberto Traub y Orietta Rodríguez

Celebración del 175° Aniversario de la Independencia de la República Dominicana

El pasado jueves 21 de marzo por la tarde, la Embajada de República Dominicana junto a la Oficina de Turismo Regional de la República Dominicana en Chile, organizaron un evento para conmemorar los 175 años de la independencia del país. La actividad social realizada en los salones del Club Manquehue de Vitacura, tuvo como orador de orden al Sr. Embajador Rubén Silié Valdéz, quien en su discurso de bienvenida rememoró parte de los eventos acaecidos en esa fecha.

"...fue un proceso histórico por el cual el 27 de febrero de 1844 se proclamó la independencia de la República Dominicana, separándose de Haití. Aunque está no se consolidó hasta pasado 10 años de revueltas y acciones militares" dijo el Embajador. Además, indicó que "...la República Dominicana y Chile están separados por mares, océanos, cordilleras. También con historias y culturas visibles, frente esa palpable realidad, Los pueblos se han esforzado en construir una verdadera amistad en valores que nos han permitido vencer distancias y complementar las diferencias para establecer relaciones armónicas y buen provecho para ambos".

En representación de nuestra corporación, participó don Norberto Traub, quien presentó los cordiales saludos de los integrantes del Instituto al señor Embajador de la República Dominicana en Chile, Dr. Rubén Silié y al señor Agregado Aéreo de esa nación en Chile, Coronel FARD Francisco Martínez.



De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; el Sr. Embajador de República Dominicana en Chile, don Rubén Silié Valdéz; Coronel FARD Francisco Martínez Encarnación, Agregado Aéreo de República Dominicana en Chile y el Coronel FAC Robert Zambrano,

Agregado Aéreo de Colombia en Chile

Destacado concierto de gala realizó Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile en el Teatro Municipal de Las Condes

En la tarde del lunes 25 de marzo, la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea brindó en el Teatro Municipal de Las Condes, un magistral Concierto de Gala con ocasión del octogésimo noveno aniversario institucional.

La actividad encabezada por el señor Ministro de Defensa Nacional Alberto Espina Otero y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez; contó con la asistencia del General Director de Carabineros Mario Rozas Córdova; los Subsecretarios de Defensa y para las Fuerzas Armadas; parte del Alto Mando Institucional; Oficiales; Personal del Cuadro Permanente; además de autoridades y representantes del mundo aeronáutico nacional y extranjero.

El evento que por más de una hora y media, deleitó a los más de 700 asistentes que disfrutaron de melodías de Piotr Ilich Chaikovski, John Williams, Lennon & McCartney, interpretadas por los casi 60 músicos integrantes que componen la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile.



En representación de nuestra corporación, participó nuestro directorio encabezado por su presidente don Norberto Traub, quien presentó las felicitaciones y cordiales saludos de los integrantes del Instituto al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Mujica.

Distinguido miembro de nuestra corporación dicta conferencia en la Academia de Guerra Naval



Don Carlos Saldivia Rojas durante su exposición

El miércoles 27 de marzo, gracias a la gentil invitación del Presidente de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, Sr. Germán BRAVO Valdivieso, nuestro socio Suboficial Mayor Naval (r) Carlos Saldivia Rojas realizó la exposición "Bienvenido a Nido Naval 52". Reseña histórica basada en el segundo helicóptero del tipo Sikorsky SH-34J que fue parte del Escuadrón Antisubmarino de la Aviación Naval de la Armada de Chile, en la década de los ´60.



Vista general de algunos de los asistentes

Esta exposición se realizó en el auditorium de la Academia de Guerra Naval de la Armada de Chile, en Viña del Mar.



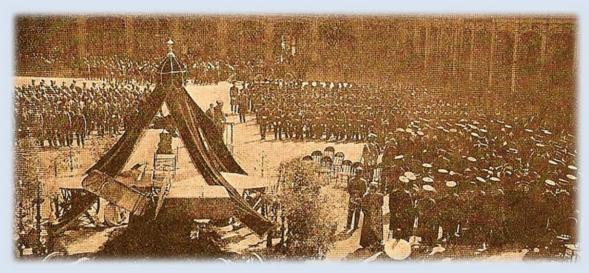
SOM. Mauricio Herrera, Condestable Mayor de la Aviación Naval; el expositor SOM (R) Carlos Saldivia Rojas y Claudio Cáceres Godoy

Conversatorio "Unidos en la Gloria y en la muerte"

Durante el pasado viernes 29 de marzo, nuestra corporación realizó en el Auditorio del Museo Histórico y Militar un conversatorio titulado "Unidos en la Gloria y en la muerte – cuando se troncharon las primeras alas militares". La actividad de corte conmemorativo académico estuvo enmarcada en la conmemoración de un aniversario del primer homenaje que se hiciera tras la muerte de los primeros mártires de la aviación militar hace ciento cinco años atrás, en el patio de la entonces Escuela Militar.

La imponente manifestación celebrada el 29 de marzo de 1914 y encabezada por el Presidente de la República don Ramón Barros Luco, contó con una masiva concurrencia del mundo civil y militar, donde el Vicario Castrense junto al capellán del plantel celebraron una misa, tras lo cual pronunció una sentida oración patriótica que impresionó a los asistentes, pues es la primera vez que se planteaba el riesgo de vida existente, en la entonces nueva especialidad de Aviación. El entusiasmo y

la dedicación de nuestros pioneros de la aviación militar iniciada desde 1912 en Chile, se vieron muchas veces, opacadas por fallas mecánicas y humanas que ahora terminaban en accidentes fatales.



Aspecto del patio de la Escuela Militar, durante la ceremonia fúnebre de 1914

La exitosa actividad donde expusieron distinguidos panelistas, se inició con la intervención de Eduardo Werner Cavada, Licenciado en Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Jefe del Departamento de Historia del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, quien nos expuso sobre el contexto histórico que rodeó el fallecimiento de los dos primeros mártires de la aviación militar.



A continuación, intervino uno de nuestros directores, el Coronel de Aviación (DA) Aníbal Jiménez Lazón, Capellán Nacional Protestante de la Fuerza Aérea de Chile quien se refirió al aviador mártir y su espiritualidad. Tras una muy docta y profunda exposición del coronel Jiménez, otro de nuestros

directores, el Profesor de Historia Militar y Aeronáutica en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" don Sandrino Vergara Paredes cuyo tema tratado fue sobre el icónico monumento a los mártires de la aviación militar chilena.



El profesor de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" don Sandrino Vergara Paredes durante su brillante exposición

Finalizó la ronda de exposiciones otro de nuestros asociados, el Coronel de Ejército don Carlos Méndez Notari, Doctor en Historia de la Universidad de Santiago y quien remató la jornada con el interesantísimo tema "El aporte del Ejército en la formación de la Fuerza Aérea de Chile".

Terminadas las intervenciones, el publico agradeció efusivamente a los expositores, no sólo por lo interesante del tema tratado, sino por la calidad, profundidad de conocimiento y calidez con que fue realizado.

Luego, nuestro presidente don Norberto Traub reiteró nuestro agradecimiento al Coronel Jaime Dávila Valdebenito, director del Museo Histórico y Militar y dueño de casa, por haber acogido la iniciativa de nuestra corporación para esta especial fecha, a los asistentes por haber sorteado las dificultades propias e imprevistas de esa tarde para estar presentes, entre ellos el Coronel Gabriel Mardones Rivera de la Brigada de Aviación del Ejército; los señores Agregados Aéreos de la República de Argentina y del Paraguay, Comodoro FAA Diego García y Coronel FAP Roberto Idoyaga quien nos acompañó con su encantadora señora.



CDA (A) Sr. Sergio Lizasoaín Mitrano (Q.E.P.D.)

Coronel de Aviación (A) Sergio Lizasoaín Mitrano "Dolorosa partida"

Cuando a fines del año pasado nos despedimos tras un encuentro casual que tuvimos en el hospital institucional, lo vimos lleno de vida, alegre como siempre y tal cual era su costumbre, haciendo planes para el futuro.

Nada hacía presagiar que su salud comenzaba a dar señales de advertencia. Por ello cuando nos enteramos se hallaba internado de gravedad en aquel centro asistencial, presurosos fuimos a verlo, pero el acceso a su lecho de enfermo no nos fue permitido.

Ahí comenzamos a tomar conciencia de la gravedad de su estado y que su vida llegaba a término. Optimistas como por tradición somos los aviadores, perdidas todas las esperanzas, muchas veces lo fuimos a visitar y quisimos suponer que nos había reconocido y que el movimiento de sus manos, era el saludo afectuoso tan propio de él.

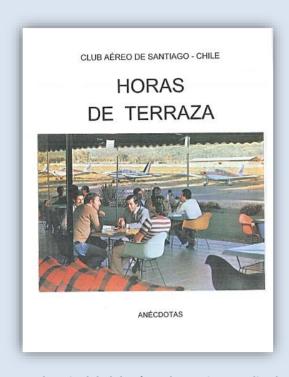
Optimista y sonriente, como lo señalara el poeta, a él también lo encontró la viajera que una tarde reciente, a su puerta sutilmente llegó a golpear.

Sean estas palabras hilvanadas con el hilo de los recuerdos y lágrimas de una pena cierta, el postrer saludo al viejo aviador que nos distinguiera con su afecto y de par en par abriera a nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, las puertas del Círculo de Coroneles de Aviación en Retiro. Entidad a la cual legara sus mejores esfuerzos, en pos de una amistad y camaradería forjada en largas jornadas en los cielos de la patria.

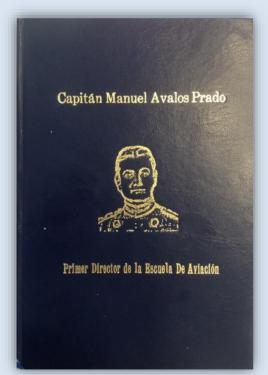
Sergio Barriga Kreft



III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



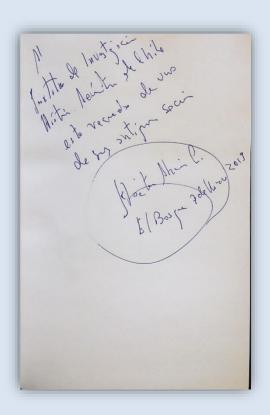
Anecdotario del Club Aéreo de Santiago realizado por nuestro distinguido socio señor Hugo Marín Lezaeta. (Haga doble click sobre la imagen para descargar)



En este mes de marzo, tuvimos el privilegio de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta.

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibiéramos de regalo por parte de la Cámara del Senado, Academia de Historia Naval y Marítima, y de nuestros distinguidos socios señores Jorge Pérez Sazié, Hugo Marín Lezaeta, Oscar Medina Rojas y Vicente von Teuber Lizana.

Muchas gracias a todos ellos.



El libro *Manuel Ávalos Prado, primer piloto Militar* es el resultado de una completa investigación efectuada en los archivos del Ejército, la Fuerza Aérea, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, libros diarios y revistas de la época y ha sido editado por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de la DGAC, quien también colocó sus archivos a disposición del autor.

En sus páginas, Alarcón rescata la vida de nuestro pionero de la aviación nacional y primer Director de la entonces llamada Escuela de Aeronáutica Militar del Ejército de Chile don Manuel Santiago Ávalos Prado.

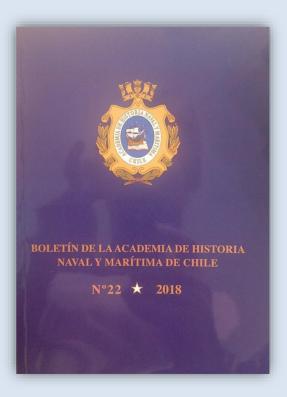
De su niñez, sus estudios en Chillán y Concepción. Su ingreso a la Escuela Militar y especialmente de su estadía en Francia, donde fue enviado por el Ejército a estudiar aviación, se escribe en parte en este libro.

También nos habla de las cualidades de un personaje que se hizo cargo de los campos de esta Escuela, donde no había nada y él con los pocos medios disponibles tuvo que lidiar con la construcción de la pista de aterrizaje, el armado de los aviones, la parte administrativa y el personal bajo su mando.

Por sus páginas desfilan todos los pioneros de la aviación militar, los que aportaron y los que criticaron, los que se cubrieron de gloria y los que cayeron en el diario bregar por hacer grande nuestra aviación militar.

En lo general, es indudable que esta será una obra de consulta obligada para nuestros Cadetes y un aporte relevante para el conocimiento de nuestra historia Institucional.





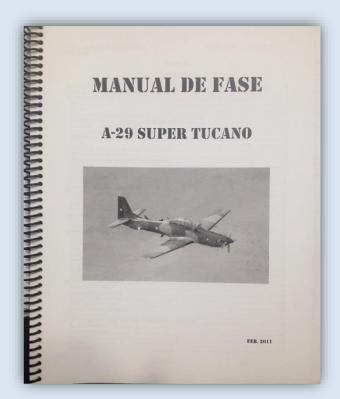
















III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

 Comunicación recibida de la Comisión Internacional de Historia Militar en referencia al "IJMH Early-Career Paper Prize 2019" otorgado por el International Journal of Military History and Historiography (IJMH)

Dear Colleagues,

I've got the pleasure to inform you of the IJMH's 2019 Early-Career Prize Call (see attachment). May I kindly ask you to circulate it through your national mailing list.

Best regards.

Kris

Dr Kris QUANTEN

Lieutenant-Colonel GS

Military Professor

Secretary-General of the International Commission of Military History

Royal Military Academy

Avenue de la Renaissance 30 1000 BRUSSELS

The IJMH Early-Career Paper Prize 2019 by the International Journal of Military History and Historiography (IJMH)

(Formerly *International Bibliography of Military History*, (IBMH) of the Bibliographical Committee of the International Commission of Military History (ICMH))

The *International Journal of Military History and Historiography* invites submissions for its IJMH Early-Career Paper Prize.

The International Journal of Military History and Historiography (IJMH) has been continuously published (from 1978 to 2015 as the International Bibliography of Military History – IBMH), on behalf of the International Commission of Military History (ICMH), which can trace back its origins to 1938. The journal offers its readers

and authors a platform that includes original research articles on any military historical topic from antiquity to the contemporary period that can appeal to an international readership.

The Prize will be awarded to an academic article of outstanding quality in the field of international military history written by a graduate student or an early-career scholar, which will have been published in the 2019 volume (39) or the 2020 volume (40) of *IJMH*. The author of the winning article will be officially announced in the journal and on the journal's website, and receive a €1,000 cash prize. See past years' winners below.

In line with IJMH's general guidelines, submissions should be an original contribution to the field of military history that is of interest to an international readership, e.g., a topic involving more than one nation and, preferably, based on multi-archival research. There is no chronological limitation. IJMH publishes articles ranging from antiquity to the contemporary period, provided that the subject is historical and the methodology fulfils academic standards.

Submission Requirements

Articles should be based extensively on primary research, must not have been previously published in another form or outlet, and should not be currently under consideration by another journal or book series. The submitted work has to comply with the journal's style sheet, be between 8,000 and 10,000 words (including footnotes), and be thoroughly referenced. For further information on style and referencing, please visit www.brill.com/ijmh.

The prize is open to graduate students who are currently registered at a higher education institution, or to those who have obtained their doctoral degree after January 1, 2014.

Submissions for the 2019 prize are accepted on a rolling basis, but should be sent by 30 September 2019 by the latest. Please see the journal webpage for information on how to submit (www.brill.com/ijmh). In case of questions, contact the Editor-in-Chief, Dr Marco Wyss (m.wyss@lancaster.ac.uk).

Past winners of the IJMH Early-Career Paper Prize:

2018

Zoë Rose Buoanaiuto, for the article *A Grave Reconciliation: The Establishment of German War Cemeteries in Normandy, 1944-1964*, published in Volume 38, No. 2.

2017

Gaj Trifković, for the article *The Forgotten Surrender. The End of the Second World War in Yugoslavia*, published in Volume 37, No. 2.

2016

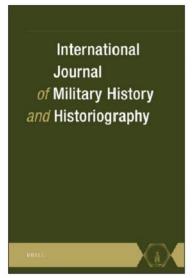
John V. Clune, for the article *UN Peacekeeping and the International Men and Women of the Ghana Armed Forces*, published in Volume 36, No. 1.

2015

Kwong Chi Man, for the article "They Are a Little Afraid of the British Admiral": The China Station of the Royal Navy during the First Sino-Japanese War, 1894–1895, published in Volume 35, No. 2.

The IJMH Early-Career Paper Prize 2019 by the International Journal of Military History and Historiography (IJMH)

(formerly *International Bibliography of Military History*, (IBMH) of the Bibliographical Committee of the International Commission of Military History (ICMH))





2019: Volume 39, in 2 issues
ISSN 2468-3299 / E-ISSN 2468-3302
Institutional Subscription rates
Electronic only: € 144 / US\$ 157
Print only: € 158 / US\$ 173
Electronic & print: € 173 / US\$ 188
Individual Subscription rates
Print or Electronic only: € 49 / US\$ 62
brill.com/jimh

The International Journal of Military History and Histortography invites submissions for its IJMH Early-Career Paper Prize.

The International Journal of Military History and Historiography (IJMH) has been continuously published (from 1978 to 2015 as the International Bibliography of Military History – IBMH), on behalf of the International Commission of Military History (ICMH), which can trace back its origins to 1938. The journal offers its readers and authors a platform that includes original research articles on any military historical topic from antiquity to the contemporary period that can appeal to an international readership.

The Prize will be awarded to an academic article of outstanding quality in the field of international military

history written by a graduate student or an early-career scholar, which will have been published in the 2019 volume (39) or the 2020 volume (40) of *IJMH*. The author of the winning article will be officially announced in the journal and on the journal's website, and receive a €1,000 cash prize. See past years' winners overleaf.

In line with IJMH's general guidelines, submissions should be an original contribution to the field of military history that is of interest to an international readership, e.g., a topic involving more than one nation and, preferably, based on multi-archival research. There is no chronological limitation. IJMH publishes articles ranging from antiquity to the contemporary period, provided that the subject is historical and the methodology fulfils academic standards.

Submission Requirements

Articles should be based extensively on primary research, must not have been previously published in another form or outlet, and should not be currently under consideration by another journal or book series. The submitted work has to comply with the journal's style sheet, be between 8,000 and 10,000 words (including footnotes), and be thoroughly referenced. For further information on style and referencing, please visit brill.com/ijmh.

The prize is open to graduate students who are currently registered at a higher education institute, or to those who have obtained their doctoral degree after January 1, 2014.

Submissions for the 2019 prize are accepted on a rolling basis, but should be sent by 30 September 2019 by the latest. Please see the journal webpage for information on how to submit (brill.com/ijmh). In case of questions, contact the Editor-in-Chief, Dr Marco Wyss (m.wyss@lancaster.ac.uk).



International Journal of Military History and Historiography (IJMH)

2019: Volume 39, in 2 issues
ISSN 2468-3299 / E-ISSN 2468-3302
Institutional Subscription rates
Electronic only: € 144 / US\$ 157
Print only: € 158 / US\$ 173
Electronic & print: € 173 / US\$ 188
Individual Subscription rates
Print or Electronic only: € 49 / US\$ 62
brill.com/jimh

Editor-in-Chief: Dr. Marco Wyss, Lecturer in the International History of the Cold War, Lancaster University, UK
Associate and Reviews Editor: Prof. Dr. Winfried Heinemann, Center of Military History and Social Sciences – ZMSBw (Germany)
Associate Editor for Southern Africa: Prof. Dr. André Wessels, Senior Professor, University of the Free State, Bloemfontein, South Africa

Bibliographical Committee of the International Commission of Military History President: Dr. Marco Wyss; Secretary General: Prof. Dr. Winfried Heinemann

Members: Brg. (Res) Dr. Daniel Asher, IDF CSC (Israel); Prof. Dr. Jordan Baev, Defense Advanced Research Institute, G.S. Rakovski National Defense Academy, Sofia (Bulgaria); Dr. Gabriele Bosch, ZMSBw - Bibliothek (Germany); Prof. Dr. Lars Erikson-Wolke, Military History Department, National Defence University, Stockholm (Sweden); Dr. Zisis Fotakis, Lecturer, Hellenic Naval Academy, (Greece); Prof. Dr. Winfried Heinemann (see above); Dr. Erwin van Loo, Netherlands Institute of Military History (The Netherlands); Coronel Ejercito Aire (r), DEM Ignacio Matalobos Gonzalez de la Vega, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Madrid (Spain); LtCol M.A. José Miguel Moreira Freire, Director of Military Academy Library, Lisbon (Portugal); Prof. Dr. Gianluca Pastori, Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano (Italy); Prof. Dr. Dumitru Preda, Directeur de la direction des Archives Diplomatiques, Ministère des Afffaires étrangères (Romania); LtCol Dr. Harold E. Raugh, Jr., Command Historian, United Nations Command/Combined Forces Command/U.S. Forces Korea, Seoul, Republic of Korea (Great Britain); Dr. Claudia Reichl-Ham, Research and Publications Department, Austrian Army Museum (Austria); Dr. Robyn L. Rodriguez, Defense POW/MIA Accounting Agency, Joint Base Pearl Harbor-Hickam, Hawaii (USA); Dr. Max Schiavon, Commission Française d'Histoire Militaire (France); Prof. Dr. Pasi Tuunainen, Senior Lecturer and Adjunct Professor in Military History, University of Eastern Finland, Joensuu (Finland); Sr. Col. Zhou Xiaoning, Academy of Military Science, Chinese PLA, Beijing (China)

Advisory Board: Prof. Karen Hagemann, University of North Carolina; Prof. Nicola Labanca, Università degli Studi di Siena; Prof. Antonio Marquina Barrio, Universidad Complutense de Madrid; Prof. Sönke Neitzel, Universität Potsdam; Prof. Georges-Henri Soutou, Paris-Sorbonne/Institut de France; Prof. Hew Strachan, University of St Andrews; Prof. Geoffrey Wawro, University of North Texas

Indexing and Abstracting: Emerging Sources Citation Index (Web of Science); ERIH PLUS

Past winners of the IJMH Early-Career Paper Prize:

- 2018 Zoë Rose Buonaiuto, for the article A Grave Reconciliation: The Establishment of German War Cemeteries in Normandy, 1944–1964, published in Volume 38, No. 2.
- 2017 Gaj Trifković, for the article The Forgotten Surrender. The End of the Second World War in Yugoslavia, published in Volume 37, No. 2.
- 2016 John V. Clune, for the article UN Peacekeeping and the International Men and Women of the Ghana Armed Forces, published in Volume 36, No. 1
- 2015 Kwong Chi Man, for the article "They Are a Little Afraid of the British Admiral": The China Station of the Royal Navy during the First Sino-Japanese War, 1894–1895 published in Volume 35, No. 2

Where to Order

Journal Orders outside North America

BRILL, c/o Turpin Distribution, Stratton Business Park Pegasus Drive, Biggleswade, Bedfordshire SG1 8 8TQ United Kingdom T +44 (0) 1767 604-954 E +44 (0) 1767 601-640

1 +44 (0) 1767 604-954 F +44 (0) 1767 601-640 brill@turpin-distribution.com

Journal Orders North America

BRILL, c/o Turpin Distribution,143 West Street New Milford, CT 06776, USA T (844) 232-3707 (toll free, US & Canada only) T+1 (860) 350-0041 F+1 (860) 350-0039 brilina@turpin-distribution.com

Or contact your Library Supplier

For Genreral Order Information and Terms and Conditions please go to **brill.com**

EvE - Feb 2019

 Comunicación recibida de la Universidad de la Fuerza Aérea de Brasil invitando a los investigadores histórico aeronáuticos a presentar trabajos académicos.







Comunicación recibida por parte del Sr. Secretario de Marina de México, Almte. Don José Rafael Ojeda Durán

VICEALMIRANTE AN, PA. DEM. SRIO. PARTICULAR DEL SECRETARIO DE MARINA

Fernando Rios Sosa

Ciudad de México, a 15 de marzo de 2019.

Sr. Norberto Traub Gainsborg. Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Santiago de Chile.

El C. Almirante Secretario de Marina, José Rafael Ojeda Durán, por mi conducto agradece a Usted, la invitación para asistir al homenaje que le realizarán al **Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez**, el próximo 20 de marzo, atención que mucho aprecia.

Asimismo le informo que por compromisos oficiales agendados con anterioridad, no le será posible asistir, deseándole que el evento alcance el éxito esperado.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo con las seguridades de mi distinguida consideración.



Prensa de Temuco destaca publicación de nuestro integrante.

22

EL AUSTRAL | Domingo 17 de marzo de 2019

Espectáculos





"La belleza con que Tim Burton cuenta la historia (de Dumbo) es espectacular"

Historiador local recibe reconocimiento de Escuela de Aviación "Capitán Avalos"

RESCATE. En el 106° aniversario del plantel formador de los futuros aviadores, Héctor Alarcón Carrasco presentó su libro sobre la vida y gesto del primer aviador militar de Chile.

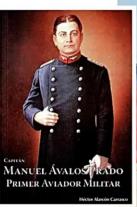
Guillermo Chávez

xultante y colmado de agasajos regresó desde la capital el historiado local Héctor Alarcón Carrasco, invitado especial al reciente acto de conmemoración del 106° aniversario de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", ceremonía que se realizó en la losa de operaciones del plantel formador de los futuros oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

La presencia de Alarcón en dicha ceremonia tuvo como propósito hacer coincidir esta histórica efeméride con el lanzamiento oficial de su último libro "Capitán Manuel Avalos Prado, primer aviador militar", obra literaria que fue editada por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de la Dirección General Aeronáutica Civil.

Cabe recordar que la Escuela de Aviación instauró como fecha de su fundación el día en que el primer piloto militar, Manuel Avalos, efectuó desde El Bosque, un histórico vuelo de reconocimiento sobre Santiago-y por sobre el Cerro Santa Lucía- para comprobar el buen estado de uno de los 12 aviones Bleriot adquiridos a Francia por el Gobierno Chileno de la época. (En uno de ellos el piloto temuquense Dagoberto Godoy cruzó la Cordillera de Los Andes).

Esta hazaña es la que fue rescatada por nuestro historiador y que registró en su libro que fue presentado durante la ceremonia, obteniendo todos los reconocimientos por los acabados detalles con que describe la vida e historia del capitán Dá-



PORTADA DEL LIBRO "CAPITÁN MANUEL AVALOS PRADO, PRIMER AVIADOR MILITAR".



PRESENTACIÓN OFICIAL DEL LIBRO REALIZADA POR EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FLIERZA AÉREA, GENERAL DEL AIRE, ARTURO MERINO NÚÑEZ.

valos, inspirador de la actual escuela que lleva su nombre.

SUS OBRAS

A su regreso a Lautaro, ciudad donde reside, Alarcón comentó los detalles de la ceremonia que fue presidida por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del Aire Arturo Merino Núñez, y que contó con la asistencia de integrantes del alto mando institucional, oficiales, personal del Cuadro Permanente, docentes y varios invitados especiales.

"Fue un orgullo para mí permanecer como invitado de honor al lado de general Merino durante toda la ceremonia, para luego ser destacado como uno de los historiadores que más hechos relevantes de la aviación chilena ha rescatado



para mantener presente en la memoria", dijo a El Austral.

Héctor Alarcón Carrasco es un historiador especializado en aeronáutica, nacido en Los Sauces y actualmente radicado en Lautaro. Es miembro del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chi-



HÉCTOR ALAR-CÓN CARRASCO FIRMÓ MÁS DE UN CENTENAR DE LIBROS DU-RANTE LA CERE-

Es reconocido como el historiador que más libros ha escrito en Chile sobre la aviación pionera. De hecho, cuenta con seis obras publicadas sobre el tema, siendo las más recientes, "José Ojeda Pacheco, el sargento aviador", "Clodomiro Figueroa Ponce, el aviador immortal", "Luis Alberto Acevedo,

le v de la Federación Iberoame-

ricana de Historia Aeronáutica

y Espacial, FIDEHAE, desde su

fundación en 1996.

to aviador", "Clodomiro Figueroa Ponce, el aviador immortal", "Luís Alberto Acevedo, pionero de los cielos", Dagoberto Godoy Fuentealba, el cóndor de Los Andes" y "Capitán Manuel Ávalos Prado, primer aviador militar".

En nuestra región es miembro fundador de la Agrupación de Defensores de la Cultura y el Patrimonio de La Araucanía, Adecupa.

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL.

La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de abril, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e lberoamericana.

01/04/1921. La joven aviadora francesa, Adrienne Bolland se convierte en la primera mujer en derrotar la cordillera de los Andes por su parte más alta, cruzándola en un pequeño avión Caudron G3 desde Argentina hacia Chile.

01/04/1936. Se crea la actual Brigada Aérea I de la Fuerza Aérea Uruguaya, bajo la denominación de Aeronáutica Nº1, y operando ocho aviones Potez 25.



Adrienne Bolland

01/04/1941. A partir de esta fecha se inicia la publicación de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer director fue el General de Brigada Aérea, señor Darío Mujica Gamboa.

01/04/1945. El entonces Club Aéreo de Chile funda la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" y cuyos cursos se iniciarán días después.

01/04/1957. Creación del Grupo de Defensa Antiaérea №25, cuyo nombre original a esta fecha fue de "Batería de Artillería Antiaérea Experimental №4" con asiento en la entonces Base Aérea de La Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt. Su primer comandante fue el Subteniente (T), señor Juan Bautista Becerra González.

01/04/1969. Entra en funcionamiento la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA) que más tarde se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú).



Matasello utilizado.

02/04/1930. Inauguración de la Línea Aérea Río Gallegos-Buenos Aires-Europa. En homenaje a este vuelo, el fundador de esta compañía aérea, señor Marcel Bouilloux Lafont entrega al Gobernador señor Julio Berdera, uno de los sellos con leyendas alusivas a este vuelo, el que lleva las leyendas "2 de abril de 1930 / Inauguración de la Línea Aeropostal/ Río Gallegos- Buenos Aires- Europa". El piloto de aquel vuelo inaugural fue el legendario, Antoine de Saint Exupéry."

02/04/1982. Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en Puerto Stanley (llamado posteriormente también, Puerto Argentino) dando inicio a la llamada recuperación de las Islas Malvinas o Falklands, reclamadas también por el Reino Unido desde 1833. Con esta acción se desencadenó la Guerra de las Malvinas que se desarrolló desde ese día hasta mediados de junio de 1982. En el año 2000 en Argentina, es declarado por ley que cada 2 de abril, se celebre el *"Día del Veterano y caídos en la Guerra de Malvinas"*.

03/04/1842. Benito León Acosta Rubí, es el primer aeronauta mexicano en ascender en la Ciudad de México con un globo de manufactura nacional. La actividad la realizó en la plaza de toros de San Pablo, para luego descender en la calzada Niño Perdido (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). El entonces Presidente de la República Mexicana, señor Antonio López de Santa Anna, otorgó un permiso de tres años para que sólo él cruzara el cielo mexicano. Su segundo vuelo, el 1 de mayo de 1842 lo dedica "al bello sexo de su país"; realizó otro vuelo en Morelia, el 11 de noviembre del mismo año.

03/04/1967. LAN inicia los vuelos regulares a Isla de Pascua, valiéndose de la recién pavimentada y ampliada pista del aeropuerto Mataveri, en cuya pequeña y barrosa pista original solo había aterrizado en cinco ocasiones el recordado capitán Roberto Parragué y sus nobles anfibios Manutara.

La inauguración de la nueva pista, se había realizado el mes anterior con el primer aterrizaje de un DC-6B de la FACH en ella, quedando lista para su servicio por la aviación comercial. Con este vuelo inaugural de la LAN, los isleños finalmente rompieron su más que secular aislamiento, e Isla de Pascua y su misterioso pasado, ingresó al mapa del turismo global pero también, con el aeropuerto Mataveri capacitado para recibir aeronaves de mayor porte, Chile se incorporó de pleno a la comunidad del Pacífico. El vuelo LAN-130 fue al mando del comandante de aeronave Julio Matthei y los pilotos Gustavo Siderey y Hugo Burr. El ingeniero de vuelo era Pedro Araya apoyados por Roberto Parragué y el jefe de navegantes de la Lufthansa Willy Kumbler. Viajaban además el director nacional de turismo Luis Aldunate, el operador turístico Lars Linblad, el agente de la ESSO Hobart Gardiner y el socio fundador de nuestra corporación, Comandante de Aeronave señor Alfonso Cuadrado Merino.



04/04/1922. Primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana frente a las autoridades castrenses de este país, sobre la pista aérea de Flandes, donde se construía la Primera Escuela Militar de Aviación. Es realizado en un avión Caudron G-3 por el Piloto Cadete, señor José Ignacio Forero F.

04/04/1945. Se da inicio a la Escuela de Aviación Civil de Chile, "Aladino Azzari". Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascuñán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores de Vuelo. Secundaron a éstos los pilotos señores Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrarrázaval, Rafael Salas S., y Ricardo Valderrama. Actuaron como profesores de los ramos teóricos Max Flores A., Jefe del Curso y profesor de Aerodinámica; José Claro V., Navegación Aérea; Erick Trollund, Meteorología; José Mellado León, Motores; y Eduardo Hamilton Depassier a cargo de Legislación y Reglamentación Aérea, todos quienes aportaron desinteresadamente su concurso. Las clases teóricas se desarrollaron en las aulas de la Universidad de Chile pues no se contaba con un local apropiado en Los Cerrillos ni en la sede del Club. El material de vuelo empleado fueron cuatro aviones Aeronca. El curso cuya finalidad principal es formar pilotos aviadores de turismo, con los conocimientos necesarios para poder optar más tarde a los demás títulos en la Aviación Comercial y en la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, estuvo integrado por 49 alumnos

05/04/1919. Se realiza una de las principales hazañas de la aeronáutica militar chilena: el inicio de la Primera Doble Travesía aérea sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes. La hazaña fue realizada por el audaz Teniente del Ejército de Chile, señor Armando Cortínez Mujica, en un avión Bristol M1C, concluyó con el triunfal retorno a Chile el día 16 de este mismo mes.



El teniente Cortínez posa delante del avión Bristol M1C con que realizó su histórico cruce de la cordillera

05/04/1925. Se efectúa el Raid Montevideo- Asunción-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo, de 4.500 kms. En 32 horas de vuelo, efectuado por el señor Teniente Coronel uruguayo, don Cesáreo L. Berisso acompañado por el Mecánico de la misma nacionalidad, don Dagoberto Moll, en un avión Breguet XIV.



05/04/1927. Tres aviones Breguet XIX de la Escuadrilla española "Elcano", despegan de la Base Cuatro Vientos, con la misión de recorrer los 17.500 km que los separan de Filipinas.

07/04/1940. Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Sabana, Costa Rica.

08/04/1930. El Congreso Nacional Hondureño emite el Decreto №217, referido a la Primera Ley de Aviación en Honduras.



Villa Las Estrellas. Territorio Chileno Antártico. (1984)

09/04/1984. Es inaugurada "Villa Las Estrellas" en el Territorio Chileno Antártico.

Las instalaciones alojan desde esta fecha, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección General de Aeronáutica Civil los que, junto a sus familias, realizan periódicamente soberanía en este distante territorio nacional.

12/04/1961. Primer vuelo espacial efectuado por el piloto de la Fuerza Aérea Soviética, señor Yuri Gagarin, a bordo del Vostok -1. De acuerdo a sus relatos habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.



Los titulares dicen: "¡El hombre soviético en el espacio!", "La mayor victoria de nuestro modelo, nuestra ciencia, nuestra técnica y nuestra valentía", "Sobre el primer vuelo del hombre en el espacio"

El 12 de abril, es conmemorativo al primer vuelo espacial de Yuri Gagarin y fue declarado por la Federación Aeronáutica Internacional, como el Día Mundial de la Aviación y de la Astronáutica (efectuado el 12-4-1961). De acuerdo a los relatos de Yuri Gagarin, éste habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

12/04/1976. La Fuerza Aérea Argentina declara al distinguido ingeniero, señor Jorge Alejandro Newbery, fundador de la Aeronáutica argentina.

13/04/1913. Ocurre el trágico accidente que sufriera el distinguido piloto civil, señor Luis Alberto Acevedo quien al estrellarse en las aguas del río Biobío, en San Pedro de la Paz frente a Concepción, fallece convirtiéndose así en el primer mártir de la aviación civil chilena. Su inesperada muerte causó gran consternación en el país.

13/04/1918. En un monoplano Morane Saulnier Parasol, logra cruzar la cordillera de Los Andes desde Zapala, ubicada en el centro de la provincia del Neuquén en Argentina, hasta la ciudad de Cunco en Chile, el teniente del Ejército argentino, señor Luis C. Candelaria, logrando así efectuar un cruce en aeroplano, a una altitud máxima de 2.950 metros.

Meses más tarde, el 12 de diciembre de ese año, será el teniente chileno, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cumplirá el verdadero desafío y sueño de muchos temerarios aviadores, al derrotar el macizo andino por su parte más alta.



El piloto chileno, señor Luis Alberto Acevedo, junto a su mecánico y amigo, señor Pierre Coemme.

13/04/1932. Se establece mediante la Ley N°295 de la República Dominicana, la existencia de requisitos para aterrizar o amarar aeronaves en los lugares autorizados.

14/04/1914. El capitán Piloto Aviador, señor Gustavo Adolfo Salinas Camiña, quien en 1913 se había unido al movimiento Constitucionalista bombardea con su avión biplano "Sonora" al buque "Guerrero" de la Armada Federal Mexicana en el puerto de Topolobampo, estableciendo así lo que sería el primer combate aeronaval americano. El general Álvaro Obregón, Jefe del Cuerpo del Ejército Constitucionalista del Noroeste, lo nombró después de este ataque jefe de artillería en las fuerzas contra Doroteo Arango, más conocido como Pancho Villa.

15/04/1915. Por Resolución Ministerial 90/915 de esta fecha, se dispone la creación de la Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la Plata, en Argentina.

15/04/1917. Se inaugura el monumento a los mártires de la aviación chilena.

La construcción fue financiada por suscripción popular iniciada a fines de 1915, en recuerdo de la memoria de aquellos aviadores militares caídos en los albores de la Aeronáutica Nacional.

El obelisco de cuatro caras lleva en su parte superior un cóndor de bronce con sus alas desplegadas, obra realizada bajo el diseño del artista italiano radicado en Santiago, Chile, señor Rómulo Tonti quien utilizando unos 800 kilos de este noble material fundiera magistralmente en la Escuela de Artes Y Oficios, actual Universidad de Santiago de Chile.



Al pie de esta imponente obra, se rinde homenaje cada 1º de noviembre a los Mártires de la Aviación Chilena.

15/04/1928. Es inaugurado oficialmente el Correo Aéreo en México. Esta actividad ya había sido realizada desde el vuelo que realizara el 6 de julio de 1917, cuando el teniente piloto aviador (TPA), señor Horacio Ruiz Gaviño, efectuó el primer transporte de correo aéreo de la historia de México.

15/04/1961. Los aviones B-26 de la Brigada 2506, bombardean el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana y el Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba, dos días antes de la frustrada invasión de Bahía de Cochinos protagonizada por fuerzas cubanas exiliadas.

16/04/1930. Bajo la denominación inicial de "Dirección de Personal", se crea uno de los primeros órganos de apoyo al mando que se constituyeron al momento de la creación de la Fuerza Aérea chilena. El primer Director del actual Comando de Personal, fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Florencio Gómez Flores.

16/04/1945. En la ciudad de La Habana, Cuba, se realiza la reunión constituyente de la IATA y su posterior fundación tres días después.

16/04/1959. Aerolíneas Argentinas inaugura su ruta internacional, en la era de aviones a reacción, con un vuelo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. El avión utilizado fue un De Havilland D.H. 106-Comet 4, bautizado como "Las Tres Marías" en una emotiva ceremonia celebrada en Ezeiza, oportunidad en la que se entronizó en la aeronave la imagen de la santísima Virgen María, bajo la advocación de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la aviación argentina.



17/04/1920. Los habitantes de la La Paz. de quedaron sorprendidos cuando en la tarde de ese día, el avión triplano norteamericano Curtiss Wasp 18T, al mando de los estadounidenses, señores Donald Hudson Robert ٧ Albough, conquistó el firmamento de la capital boliviana; siendo este el primer vuelo realizado con éxito sobre esa ciudad capital altiplánica.

17/04/1920. Se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, consolidándose el 10 de diciembre de ese mismo año en el acto de instalación presidido por el Coronel David López Enríquez y con la participación de asesores de la firma francesa FARMAN.

17/04/1921. Se inaugura oficialmente el Aero-Club de Rosario.

A fines de 1925, un devastador ciclón derribó hangares y aviones destruyendo las expectativas e ilusiones de aquello esforzados pioneros rosarinos.

En el año de 1938, el A.C.R. reinicia sus actividades donde actualmente se encuentra el Aeropuerto Internacional Rosario, y en 1970, se traslada a su predio actual, el Aeroparque Rosario.



17/04/1970. La Comandancia en Jefe de la Armada autoriza la fundación del Club Aéreo Naval. Meses después por Decreto Supremo N° 306, del 22 de febrero de 1971, se le concedió Personalidad Jurídica a la Corporación. Dirigido por su primer Presidente el Socio Capitán de Navío don Raúl Valenzuela Pérez, el Club dispuso de un avión Piper PA 22 modelo 1957, adquirido en forma particular por un grupo de 12 Oficiales Infantes de Marina, dando así, inicio a las actividades aéreas del Club, operando desde el Aeródromo de Rodelillo. Posteriormente y gracias a las cuotas sociales de los primeros cien socios, el Club adquirió un avión Piper PA18 modelo 1954, el que hasta hoy continúa en servicio de vuelo.

17/04/1979. Se crea la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada, respondiendo a la necesidad institucional de regularizar las actividades de instrucción que desarrollaba la Aviación Naval y en reconocimiento al nivel y categoría de la educación que impartía a Oficiales y Gente de Mar en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval que funcionaba desde 1966.

Este plantel naval, lleva el nombre del Guardiamarina Zañartu, en homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio en 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación de El Bosque, a su amigo, camarada y compañero de vuelo, el Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



17/04/1990. Un avión DC-8-63 de Líneas Aéreas Paraguayas que cumplía el vuelo a Madrid sufrió un incidente cuando después de despegar de Dakar, se desvió de su ruta tradicional hacia la capital española y sobrevoló espacio aéreo de Argelia. Al entrar a dicho país, cazas Migs interceptaron al avión de LAP y lo obligaron a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Argel, donde fue retenido por espacio de tres horas.



19/04/1912. Se termina de construir el primer avión hecho en México por los señores Juan Guillermo Villasana y Jacques Poborejsky.

Este aparato fue bautizado como "Latinoamérica" realizando con gran éxito su vuelo inaugural, días más tarde, en el mes de mayo.

Meses después, el destacado ingeniero y aviador, Juan Guillermo Villasana López fabricaría la novedosa hélice "Anáhuac", compuesta con varios tipos de maderas y un ensamble nuevo, que permitió a los aparatos elevarse más y mejor, dando así un giro fundamental a la aeronáutica mundial.

19/04/1914: El célebre aviador civil chileno Clodomiro Figueroa realiza los primeros vuelos sobre la hermosa y austral ciudad de Puerto Montt.

20/04/1952: En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos de planeadores que reciben su característico distintivo recientemente aprobado este año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Alejo Williamson Dávila, quien que realizara años más tarde la proeza de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta en un planeador Blanik L13, el 12 de diciembre de 1964, misma fecha en la que se conmemora el Día de la Aeronáutica Nacional.

21/04/1895. Nace en Maracaibo, Venezuela, Carlos Otto Meyer Baldó, quien fue un destacado aviador venezolano, as de caza de la aviación alemana durante la Primera Guerra Mundial y posteriormente uno de los fundadores de la Fuerza Aérea Venezolana.





21/04/1921. A las 9.35 horas de este día, en un acontecimiento memorable, se realiza el primer vuelo desde la localidad de Pasto hasta Cali, Colombia al mando del piloto italiano, señor Ferruccio Guicciardi Romani.

21/04/1980. Se crean de las Iª, IIª, IIIª y IVª Brigada Aérea. Con esta fecha se activan las actuales Brigadas Aéreas Institucionales, máxima orgánica operativa de la Fuerza Aérea de Chile. Sus primeros comandantes tras la reactivación fueron los Generales de Brigada Aérea (A): Benjamín Opazo Brull (Iª B.A.), en Antofagasta; Guillermo Sandoval Velásquez (IIIª B.A.), en Santiago; Enrique Escobar Rodríguez (IIIª B.A.), en Puerto Montt y Nelson Sepúlveda Brito (IVª B.A.), en Punta Arenas.

21/04/1983. La Fuerza Aérea de Chile, donó a su par paraguaya 5 aviones Neiva T-25 Universal de entrenamiento, los cuales fueron incorporados al Grupo Aéreo de Entrenamiento y Transporte (GAET) en una ceremonia realizada en esta fecha. Cabe destacar que los T-25 llegaron de Chile en vuelo y fueron tripulados por oficiales de la FAP, quienes por primera vez realizaron el cruce de la cordillera de los Andes.

22/04/1914. Nace el señor José Abelardo Quiñones Gonzales. Aviador de guerra peruano declarado Héroe Nacional del Perú por la Ley N° 16126 del 10 de mayo de 1966 a causa de su inmolación en una misión aérea contra las baterías ecuatorianas, durante la guerra de 1941. Asimismo, cada 23 de julio (día de su inmolación) se conmemora el Día de la Fuerza Aérea del Perú.



Billete de 10 Nuevos Soles, que recuerda la valerosa imagen de José Abelardo Quiñones G.

22/04/1932. Es creado por el Presidente brasilero, señor Getúlio Vargas, el Departamento de Aviación Civil, subordinado al entonces Ministerio de Vías y Obras Públicas.

22/04/1945. En abril de 1945, las tropas aéreas voluntarias del Primer Grupo de Aviación que participaron en la II Guerra Mundial, llevaron a partir del día 22 de abril, su más grande esfuerzo aéreo en la campaña aérea contra las fuerzas contrarias en Italia. Por tal motivo se proclama en esta fecha, el Día de la Aviación de Caza Brasilera.

22/04/1957. Fallece el Teniente Coronel P.A., señor Horacio Ruiz Gaviño, pionero de la aviación militar en México quien llevó a cabo el primer correo aéreo.

22/04/1970. Creación del Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Somela Valenzuela, Director.



22/04/2010. Luego de cambiar de dueños, la empresa Aero Regional Paraguaya S.A. deja de volar y son retirados ambos aviones 737-200 y traídos a Chile. La empresa cerró sus oficinas en Paraguay.

22/04/2010. La Agrupación Aerofluvial del Paraguay recibe su primer helicóptero Robinson R.44 Policecopter, al que se otorgó el serial A-01 (call sign "Ángel" 01).

24/04/1972. Creación de la Brigada Aeropolicial de Carabineros de Chile. Sus bases datan del 16 de junio de 1948, cuando se crea el Club Aéreo de Carabineros de Chile, con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la institución.

Posteriormente, el 17 de febrero de 1960, se dio origen a la Brigada Aeropolicial, destinada a organizar y operar los medios aéreos asignados a Carabineros. Finalmente en abril de 1972, se crea sobre la base de la Brigada Aeropolicial, la actual Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile cuyo primer jefe fue el Coronel de Carabineros, señor Alfredo Peralta Olmedo.





La Prefectura Aeropolicial, realiza operaciones aéreas permanentes para el mantenimiento del orden y la seguridad pública en todo nuestro territorio nacional.

25/04/1945. Creación de Club Aéreo de Traiguén, localizado en la Provincia de Malleco en la IX Región de la Araucanía, Chile.

25/04/1954. Creación del Club Aéreo "Adolfo Menadier Rojas". La concepción de esta institución, se remonta a la década de los años 40, cuando un grupo de entusiastas suboficiales mecánicos de aviación de la Fuerza Aérea de Chile, se reunieron bajo un hangar para conversar y hacer realidad sus sueños de volar. Su primer Directorio lo conformaron los señores René Araneda Valdés, Osvaldo Sanhueza Suazo, Héctor Muñoz Hernández, Manuel Chávez, Manuel Pino Rojas y Alberto Nuño Veliz.

27/04/1910. El mecánico francés, señor Julien Mamet, realiza el primer vuelo de una aeronave sobre Portugal.

El avión utilizado para esta ocasión fue un Blériot XI, de propiedad del aviador civil uruguayo, señor Mario García Cames, y que según algunas notas de época habría llevado la bandera de esta nación, pintada en la cola de la aeronaye.



27/04/1909. El Ingeniero, señor Jorge Newbery Malagarie, es elegido como Presidente del Aero Club Argentino. Su primer emplazamiento tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Sportiva, que en la actualidad es el Campo Hípico de Palermo, en Buenos Aires.

27/04/1913. Se realiza el primer vuelo océano a océano a través del istmo de Panamá. Fue realizado por el afamado aviador y piloto automovilístico norteamericano, Robert G. Fowler. El tramo comprendió el vuelo entre la Bahía de Panamá y Bahía Limón en una hora y 35 minutos.

27/04/1916. Se da inicio al primer curso de aviadores navales en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, en Santiago de Chile.

Estos alumnos fueron el Teniente 2º Pedro Luco C., Guardiamarina de 1ºClase Enrique de la Maza R., Ingeniero 3º Francisco Cruz A., Contador3º Carlos Yánquez C., Maquinista 2º Abraham Villalobos, Maquinista 2º Juan Constanzo, Torpedista 2º Luis Farías y Sargento 2º Artillero Juan Urrutia.



En esta fotografía de un curso de biplanistas en la Escuela de Aeronáutica Militar, figuran al menos tres de los primeros participantes de la Armada de Chile.

27/04/1947. A iniciativa del Rotary Club de Constitución, presidido por aquella época por el Dr. Alfredo Vera Kreisel, se funda el Club Aéreo de Constitución.

27/04/1998. Se inaugura la Base Aérea Ecuatoriana de Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbíos. Su primer comandante, fue el Teniente Coronel, señor Fernando Cano Andrade. Aquí funcionará el Ala de Combate Nº31, unidad que realiza vuelos de entrenamiento y preparación de sus escuadrones de combate, transporte y rescate.

28/04/1954. Se realiza el Primer vuelo de un avión a reacción de la Fuerza Aérea de Chile. Al mando del aparato de Havilland DH-115 "Vampire" J-03, armado en la Maestranza de Lan Chile despega desde el Aeropuerto de "Los Cerrillos", el piloto inglés, Mr. George Errington, iniciando así la era del Jet en nuestro país.



Recorte de la Revista Chile Aéreo Nº 250 de mayo de 1954

Asistieron a presenciar la prueba de ese día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general don Armando Ortiz; los generales señores Fernando Ortega, Javier Undurraga y Osvaldo Cordero; el coronel Ingeniero de Aviación don Fernando Fagalde; comandante Exequiel Varela y los ingenieros de la De Havilland que dirigieron el armado del Vampire, señores Bill F. Tull y Jeffrey Whiton, además del vicepresidente de LAN, don Arturo Merino Benítez.

Al día siguiente, jueves 29 de abril, volará el Comandante de Grupo (A) señor René Ianiszewski Courbis, siendo este oficial quien alcance el privilegio de ser llamado nuestro primer piloto de jet chileno.

28/04/1958. Es decretada la adquisición de seis aviones De Havilland D.H. 106- Comet 4, para Aerolíneas Argentinas. El vuelo inaugural de la primera de estas naves a reacción, bautizada como "Las Tres Marías", se llevó a cabo el 16 de abril de 1959, con la ruta Buenos Aires – Santiago.

29/04/1911. Tras haber efectuado el curso de pilotaje en la Escuela Farman, recibe en Francia su "brevet" de Aviador, el Teniente Capitán, señor Jorge Henrique Moller, primer piloto militar brasilero.

29/04/1952. Don Hilario Chau Lin (ciudadano chino), obtiene su título de Piloto Aviador en el Club Aéreo de Tocopilla, convirtiéndose en el primer piloto civil que realiza su curso de vuelo en Chile. El examen que había despertado una simpática expectación tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo de Barriles, donde sobre un Fairchild del Club Tocopillano el señor Chau realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar. Tanto como felicitaciones al joven oriental, hubo para su instructor Sr. Enrique Maurín, Teniente 1º de la Fuerza Aérea de Chile.



30/04/1937. Creación de la Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile.

Instituida con el nombre de Academia Aérea, para satisfacer la necesidad institucional de autonomía en la formación de Oficiales en la Especialidad de Estado Mayor, la que se efectuaba anteriormente en la Academia de Guerra del Ejército, sin la necesaria especialización del enfoque profesional en las características propias del medio aéreo.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Tovarias Arroyo, quien en 1943, llegaría a ser un muy distinguido Comandante en Jefe Institucional.

30/04/1948. Se crea el Juzgado de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, sustituyendo así, a los juzgados previos en calidad de Juzgado único. Se nombró como primer Juez de Aviación al Comandante de Unidades Aéreas, General de Brigada Aérea (A) Teodoro Ruiz Diez, y como auditor al Capitán de Bandada (J) Aquiles Savagnac Sánchez.

30/04/1949. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se inaugura el Aeropuerto "Ministro Juan Pistarini", en la localidad de Ezeiza en Buenos Aires, Argentina.



V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

70° ANIVERSARIO DE LA LLEGADA DEL PRIMER AVIÓN A ISLA MOCHA



Edgar Blackburn Melin, 10 de abril de 1949

Acostumbrando a salir a sobrevolar los campos aledaños a su fundo La Colmena, donde estaba su aeródromo de igual nombre, con su flamante licencia de piloto aviador de turismo, a los mandos de su pequeño Piper PA-12 Super Cruiser, matrícula CC-PKB, a medida que fue ganando mayor confianza, Edgar Blackburn Melin, cada vez se fue alejando un poco más de él.

Así, cierto día llegó hasta la costa notando que algo llamaba su atención en lontananza.

Era la isla Mocha, ubicada frente a Tirúa en la provincia de Arauco. Otrora refugio de piratas holandeses e ingleses, donde Herman Melville situara su ficticia ballena Moby Dick y que perdida entre las brumas del mar parecía invitarlo a visitarla.

Con la curiosidad en mente, el 23 de enero de 1949, preparó su avión, cargó en él paquetes con diarios y revistas donde salía su nombre y dirección y algunas bolsas con frutas y tras despegar, enfiló directamente hacia aquel para él ignoto destino.

Por precaución, antes de internarse en el océano, tomó altura suficiente de manera que en caso de una falla de motor pudiera llegar planeando a tierra. Costumbre que mantuvo en toda su extensa vida de aviador.

Para su desencanto, al llegar a ella no encontró lugar alguno que le permitiera aterrizar con cierta seguridad y por la alta marea, se vio imposibilitado de hacerlo en la playa.

Al ver que un grupo de personas desde abajo lo observaba, descendiendo sobre ellos, les lanzó la carga que llevaba y luego reduciendo motor cogió el bastón entre sus rodillas y haciendo bocina con sus manos les gritó que le prepararan un lugar donde aterrizar y él volvería.

Tiempo después, en abril de ese año, recibió un llamado desde el correo de Quino, pequeño poblado cercano a su campo, informándole que desde la Radioestación Naval de Talcahuano comunicaban haber recibido un aviso desde La Mocha indicando se había habilitado una pista.

El 10 de abril de 1949, una vez más preparó su avión, cargándolo al igual que la vez anterior con las mismas cosas que en esa oportunidad había llevado y volvió a volar hasta allá.

En verdad algo le costó ubicar "la pista", la que luego de sobrevolar dos veces, lo decidió a aterrizar en ella afortunadamente sin mayores contratiempos.



El PA-12 aterrizado en La Mocha en 1949

No bien detuvo su avión y cortó motor, se vio rodeado de una multitud de aproximadamente trescientas personas, las que pugnaban por abrazarlo y felicitarlo, agradecidos por ser la primera vez que llegaba un avión en vuelo a la isla.

Al decir de él, los más contentos eran los niños con las manzanas que les regalaba.

Por su parte, él nunca pudo olvidar la impresión que le causó constatar el estado de abandono en que aquellos compatriotas se hallaban, cuyo único enlace con el continente eran las escasas lanchas de pescadores que de vez en cuando llegaban en busca de mariscos y pescados.

Su regreso lo hizo trayendo una larga lista de encargos que él se sintió en la obligación de cumplir y con la promesa de un pronto retorno.

Había nacido una sólida amistad entre él y los "mochanos" y un enlace por vía aérea que perduraría en el tiempo.

Amistad que daría origen a un sinnúmero de telegramas que semanalmente llegaban al correo de Quino.

Valiosos testimonios que afortunadamente se han guardado y de los que extraemos algunos textos:

"Agradeceremos buscar niño enfermo, quebró pierna, lleva ocho días espera, sin medios para salir continente. Herrera"; "Agradeceré venir urgente primera hora. Enfermó hermano de Quellón. Larronde"; "Venga urgente, enfermo playa sur. Heriberto Rocca"; "Ruégole traer tres frascos Urodonal, tres Olgisín. Castro".

En varias oportunidades debió cumplir con aquellos llamados de auxilio, volando a ras de las olas, con muy mal tiempo, en medio de un mar embravecido, encomendándose a su Ángel de la Guarda, para que en tan difíciles circunstancias no fuera a fallar el motorcito de su Piper.

Pero, así como recibía peticiones tan angustiosas, otras eran verdaderamente jocosas, como la que transcribimos a continuación; "Ruego comprar una bacinica grande. Emperatriz".

Al poner el encargo en manos de quien se lo habías solicitado, gentilmente le dijo; "Aquí está su corona mi emperatriz".

Viendo la labor sacrificada de su marido, pronto se unió a ella su esposa Mabel Ceballos Jones, quien además de ayudarlo en la solución de los encargos, en muchas oportunidades lo acompañó a la isla y con sus conocimientos de enfermería, desarrolló tareas de asistencias sanitaria, curaciones, vacunaciones y muchas otras más.

No pocas fueron las veces en que él la llevó en la mañana a la isla, prometiendo volver a buscarla en la tarde, cosa que no pudo efectuar por haberse echado a perder el tiempo, debiendo alojar en casa de algún isleño que gentilmente ofrecía hospedarla.

Recordaba ella con simpatía la vez en que debió alojar cuatro días en el Retén de Carabineros de La Mocha, ante las malas condiciones meteorológicas reinantes.

Queriendo testimoniar su agradecimiento ante aquella altruista y gratuita cruzada de bien público, en 1951 los isleños le regalaron una medalla de oro con la siguiente leyenda; "La Mocha agradecida de Edgar Blackburn, primer vuelo 10 de abril de 1949" "23 de enero de 1951"

Al prenderla en su pecho el dirigente isleño Luis Lirgu, en parte de su alocución expresó; "La isla entera está agradecida por los múltiples servicios prestados a los colones y a sus habitantes, quienes les testimonian a él y a su esposa Mabel tal sentimiento, declarándolos sus salvadores".

Tres años más tarde, el 19 de diciembre de 1954, al inaugurarse el primer campo aéreo de la isla, un rústico letrero indicaba; "Aeródromo Edgar Blackburn Melin".

El tiempo había seguido su curso y el noble y ya veterano Supercrusier de 110 HP., debió dar paso a un nuevo Piper Pacer PA-20, de 125 HP, matrícula CC-PBL, de mejores prestaciones en el cual continuó con su labor, sin imaginar el triste destino que aquel cuadriplaza tendría precisamente en la isla.

El 21 de mayo de 1960 un violento terremoto azoló la zona centro sur de nuestro país, causando víctimas fatales y enormes daños en viviendas y obras públicas.

La Colmena no fue la excepción y por ello, el día 22 en la mañana llegó a visitarlo su amigo Helmuth Brünner, recordado diplomático de destacada trayectoria al servicio de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, quien venía a ofrecerle su ayuda.

Fue durante el austero e improvisado almuerzo que doña Mabel deslizó la pregunta; "¿Y tus mochanos, cómo estarán?" Ahí mismo se acabó el almuerzo y minutos más tarde junto a Brünner, una vez más partía hacia la Mocha en el Papa Bravo Lima.

Primero aterrizaron en el sector este de la isla y luego en el sureste, en lo que después pasó a denominarse la pista de los Astete.

"Mejor lejos de la playa", dijo él, en prevención de un maremoto, desconociendo lo que realmente era aquel fenómeno de la naturaleza.

Mientras en compañía de algunos isleños, a pie recorría la isla tomando nota de los daños y necesidades más apremiantes para informar a las autoridades, la tierra comenzó a temblar de una forma tan inusitada, que al decir de él, "Parecía que la isla se partiría en mil pedazos".

Cuando la tierra se calmó y ellos se serenaron, corriendo regresaron al avión para ver si había sufrido daños, deteniéndose bruscamente al ver que a la distancia, incontenible la ola de un maremoto avanzaba hacia ellos.

No alcanzaron a arrancar mucho cuando la fuerza del mar los cogió, lanzándolos dos cuadras tierra adentro, revolcándolos y golpeándolos, por lo que él en su desesperación pensó; "Si voy a morir, que forma más estúpida de hacerlo".

Terrible trance del cual a la postre salvaron con vida, por lo que más adelante en son de broma diría; "Yo soy lo que botó la ola...".

Lamentablemente el Piper no había corrido igual suerte, resultando completamente destruido por acción del maremoto.



El PA-20 que resultara destruido por el maremoto de 1960

Tras una noche en que no paró de temblar y refugiados en una casa abandonada en donde encontraron abrigo y protección, al día siguiente, cuando las nubes que cubrían la isla algo despejaron, un avión del Club Aéreo de Traiguén piloteado por Alex Brünner, hermano de don Helmuth, pudo volar a la isla y sacarlos de tan terrible trance.

No obstante tan espantosa experiencia, ello no amilanó su espíritu y días después, en otro avión de aquel club, reinició su ayuda en favor de aquellos compatriotas que ahora lo necesitaban más que nunca.

Tiempo después la comunidad toda de la zona y en especial los habitantes de la Mocha, intercedían ante el gobierno, lo que se tradujo en que la Corfo le otorgara un crédito con el cual pudo comprar un nuevo avión, en reemplazo del malogrado Piper Pacer.

Esta vez el seleccionado fue un Piper PA-22-150 Caribbean, cuadriplaza con tren de aterrizaje triciclo y motor de 150 HP, que recibiera la misma matrícula CC-PBL del Pacer, el que por años también lo acompañaría en su ininterrumpida labor benéfica.

Sin embargo, aquilatando que con el transcurso del tiempo se habían ido creando líneas de taxis aéreos que cubrían el trayecto hacia La Mocha, principalmente desde Cañete y Concepción, para no convertirse en una desleal competencia hacia dichas empresas comerciales, espació sus viajes a la isla, dejándolos solo para casos de urgencia cuando no se contara con servicios comerciales disponibles.

Ahora en su última adquisición, un Piper Cherokee, PA-235, matrícula CC-PCD, en el que voló hasta que su licencia no le fuera renovada y en el cual innumerables vuelos realizó, siendo recibido todas las veces con el mismo cariño por sus habitantes.



Junto al CC-PCD, último avión con que realizara su humanitaria labor. En sus manos, enmarcado uno de los volantes del PA-20, que a él obsequiara el Club Aéreo C.A. Merino B. al cumplirse veinte años del maremoto

Muy destacado agricultor, su labor de piloto no se circunscribió solo a la isla, siendo además un recordado presidente e instructor del Club Aéreo de Traiguén, piloto del Club Aéreo de Victoria y muy querido amigo de los clubes aéreos de Temuco, Lautaro y Villarrica, todos los cuales era frecuente realizaran raid a La Colmena para disfrutar de su hospitalidad.

Además la Reserva Aérea de la Fuerza Aérea de Chile lo vio integrar sus filas, alcanzando el grado de teniente de reserva, no siendo extraño que como lo hicieran a partir de la década del treinta, los aviones de la institución encontraran acogida en La Colmena.



Con la medalla le otorgara la DGAC por su destacada trayectoria



Condecorado por la Fuerza Aérea de Chile



El día en que recibió el premio Paul Tissandier

Toda una vida entregada a la aviación mereció innumerables testimonios de reconocimiento, tanto por parte de los clubes aéreos, como de la Federación Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil, Lan-Chile y otros organismos aeronáuticos.

Por su parte, El Presidente de la Piper, desde los Estados Unidos le hizo llegar una encomiástica nota felicitándolo por su dilatada carrera aeronáutica y en especial por su fidelidad a la marca Piper; la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) le otorgó el Premio Paul Tissandier y la Fuerza Aérea de Chile la condecoración Fuerza Aérea de Chile por *Servicios Aeronáuticos* (en ese entonces aún no se creaba la condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico).

Distinciones todas que recibió con la natural modestia que lo caracterizaba, expresando; "Pero si yo no he hecho nada".

Al cumplir 85 años debió resignarse a dejar de volar cuando su licencia de piloto no le fue renovada por razones de salud y con un beso en la hélice, llorando se despidió de su querido Papa Charlie Delta, al cual personalmente vino a dejar a Tobalaba donde fue puesto a la venta.

Quizás el último reconocimiento que en vida recibiera cuando su salud aún lo permitía, fue el 11 de agosto de 1994 cuando la llustre Municipalidad de Traiguén, por acuerdo unánime del Honorable Concejo Municipal, en sesión solemne, ante representantes de todas las fuerzas vivas de la ciudad., lo nombró "Ciudadano Distinguido".



Ceremonia solemne realizada en la I. Municipalidad de Traiguén



El alcalde de Traiguén hace entrega testimonio acredita condición de Ciudadano Distinguido

Tal vez, adhiriéndose a aquel justo y merecido homenaje, faltó lo que tantas veces en diferentes esferas se mencionara y nunca se concretó; el que el gobierno en un acto de justicia otorgara su nombre al nuevo aeródromo construido en la isla Mocha.



En sus días postreros junto al recordado periodista Julio Contreras Asenjo

De ahí su vida se fue apagando lentamente, hasta que en la madrugada del 4 de Julio del 2000 su alma emprendiera vuelo hacia los horizontes eternos.

Como alguien escribiera en una oportunidad; "Traiguén lo puso en alto, ahí donde Blackburn siempre se sintió bien; en las alturas, en el silencio, en la quietud".

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

CORTÍNEZ, A CIEN AÑOS DE UN GLORIOSO "IDA Y REGRESO"

Valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino

"En el día aniversario de la Batalla de Maipú, hecho de armas en que luchamos unidos chilenos y argentinos, el teniente Armando Cortínez Mujica llevó a través de los Andes un saludo al pueblo hermano, impulsado por la fuerza espiritual irresistible, incubada desde tiempo atrás, de agregar un lauro más a la gloriosa historia de la aviación nacional" ¹.

Corrían los primeros días de enero de 1919, cuando las páginas de los diarios y revistas nacionales se llenaban de los homenajes que había tenido en el continente y en el mundo la hazaña cumplida el 12 de diciembre recién pasado, por el valeroso teniente Dagoberto Godoy al cruzar las más altas cumbres de la Cordillera de los Andes, hermanando con ello, una vez más, las repúblicas de Chile y Argentina.



Interesante recorte de El Mercurio, día martes 18 de marzo de 1919

Ya terminada la Primera Guerra Mundial, el año de 1919 se iniciaba con los primeros intentos de cruce del Atlántico en avión, novedades y logros en lo que respecta al desarrollo de la aviación comercial y civil por el mundo. En Chile, el hoy bien llamado "mes del aire", nos regalaba el gran primer intento por crear una Fuerza Aérea Independiente, semilla que no duraría mucho en sus inicios, pero que más tarde, en 1930 al caer en buena tierra, daría grandes e indiscutibles frutos a la nación.

-

¹ Enrique Flores Álvarez. p.338. *Historia Aeronáutica de Chile.* Santiago, 1950

Noticias desde los Estados Unidos, daban cuenta del interés que existía por participar de la Conferencia Aeronáutica de Nueva York, que realizaba el Aero Club de América para dar cuenta de los adelantos y el progreso que la aviación de post guerra comenzaba a brindar al mundo en beneficio del transporte y carga. Paralelo a ello, comenzaba a nivel mundial, el despliegue de la industria aeronáutica de grandes naciones por mostrar sus nuevos e interesantes productos, los que ahora eran exhibidos por conocidos héroes de guerra y afamados aviadores.

La prensa argentina, informaba de los varios intentos que realizaban algunos de sus más valientes y avezados pilotos por conquistar el macizo andino por sus altas cumbres, tal como lo había realizado Godoy.

Zanni, Parodi y Candelaria eran sus nombres, entre ellos, el teniente Luis Candelaria era el más conocido en Chile y quien anhelaba devolver la visita que les hiciera Godoy algunos meses antes. Todo era inminente, pero las condiciones y experiencias adversas de vuelo desde Argentina a Chile, hacían de la empresa, algo todavía sólo soñado.

Este mes era algo significativo y especial para ambos países, el sólo recordar una de las más gloriosas epopeyas de chilenos y argentinos realizadas el 5 de abril de 1818, en los campos de Maipú, hacía de este día y mes, un desafío adicional que incentivaba los esfuerzos.

Cuando la prensa anunciaba aún atónita la noticia que impactaba a las dos naciones, sobre la travesía efectuada por Godoy algunos meses atrás, una noticia inesperada revolucionó a chilenos y argentinos por igual. El teniente Cortínez que pertenecía a la Primera Compañía de Aviación, en lo que él había considerado "un rasgo de patriótico entusiasmo", concibió la idea de llevar por aire el gentil saludo del pueblo chileno.

SE REPITE LA TRAVESIA DE LA CORDILLERA EN AEROPLANO

LA EFECTUA AYER EL TENIENTE CHILENO SENOR ARMANDO CORTINEZ

Sin preparativos de ninguna especie y sin autorización de sus jefes parte del aeródromo de El Bosque a las 6.49 A. M., aterrizando en las inmediaciones de Mendoza a las 8.—Entusiasmo que su hazaña despierta en los circulos sportivos. — El jefe de la Fuerza Aérea Militar solicita del Ministro de Guerra un castigo para este piloto para asegurar de que hechos como este no se repitan en el futuro. — Peticiones que se harán al Presidente de la República solicitando clemencia para este oficial que ha conseguido un nuevo triunfo para la aviación nacional.

Recorte del diario "La Nación", domingo 6 de abril de 1919

Algunos entretelones de la preparación del vuelo, eran que Cortínez, levantándose muy temprano, había pasado a la pieza de su amigo el Ingeniero 2º de la Armada don Fernando Solano Illanes, para invitarlo a que lo acompañara a la cancha con el fin de preparar un vuelo que deseaba hacer. Los dos llegaron hasta los hangares que albergaban el material de vuelo, e hicieron sacar uno de los modernos aviones Bristol de 110 HP., el Nº4987, dando instrucciones al Vicesargento Isaac Necochea, para que lo preparara rápidamente mientras los oficiales iban a desayunar.



Ilustración del avión Bristol M1C, que usara el teniente Cortínez para cruzar la cordillera de los Andes (Gentileza de don Sergio Pulgar Neira)

Mientras todo esto ocurría, llegó a la cancha el oficial de servicio, el Ingeniero 3º de Marina señor Ángel Gantes, quien ordenó guardar la máquina, pero al enterarse de lo sucedido, Cortínez le insistió que contaba con los permisos para efectuar una serie de vuelos de altura con lo que el oficial accedió de buena gana a que la nave fuera alistada.

Instantes después Cortínez subía a su avión y procedía a probar que el motor funcionara regularmente con la ayuda de Solano. Hecho esto le dijo a su amigo: ¡Me voy! y añadió: "Dile al mayor Huston que espero que su casaca que llevo puesta y las lecciones que me ha dado servirán para triunfar en esta prueba" y con ello partió raudamente remontando El Bosque hacia la cordillera realizando grandes espirales.

Rápidamente se esparció la noticia de lo ocurrido, y aumentaba la intranquilidad sobre lo que parecía ocurrir. Como el vuelo había sido preparado sin el anunciado preparativo, el piloto no disponía de altímetro, de cartas ni menos una brújula que le advirtiera alguna ruta certera de seguir.

La angustia se hizo mayor, cuando el jefe de ingeniería, señor Pedro Andrade Moss, informó a los presentes que el motor del avión usurpado no estaba en perfectas condiciones.

La situación de alarma aumentó a un alto grado cuando el director de la Escuela junto al nuevo Jefe de la Fuerza Aérea, se hicieron presentes para solicitar una investigación sumaria.

Pasaban las horas, y la falta de noticias hacía pensar en lo peor. Poco después de la tres de la tarde, el telégrafo transmitió el siguiente mensaje:

"Suplícoles perdonarme que en esta gloriosa fecha háyame atrevido, sin autorización, y llevado por patriótico impulso, traer un saludo cariñoso reconocimiento a nuestro hermano pueblo argentino, cuya sangre en esta fecha bañó con la nuestra los heroicos campos de Maipo, ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterricé ocho horas departamento de Tupungato, Mendoza.

Espeso mar de nubes impidióme seguir rumbo. Ruego mandarme mecánico con hélice a fin de regresar vía aérea, pues en aterrizaje sufrió desperfectos hélice. Teniente Cortínez".

Había realizado su travesía en una hora y once minutos, siendo inicialmente auxiliado por el gaucho trasandino, señor Gualberto Vila, quien tras prestarle auxilio al piloto avisó al dueño de la propiedad, un estanciero apellidado Silva, quienes lo trasladaron a Mendoza en donde fue entusiastamente recibido.

En Santiago, la noticia era profusamente comunicada por las pizarras que solían tener algunos periódicos afuera de sus oficinas. El Aero Club hacía lo suyo con las imprentas, quienes echaban a andar sus máquinas y propagaban la gran noticia. Al mismo tiempo, un grupo de la sociedad daba cuenta de que el oficial sería severamente sancionado su falta de disciplina, por lo que la gente patrocinaba ante S.E. el Presidente de la República, un petitorio popular por un perdón hacia el oficial, reconociendo la hazaña que recién había cumplido en fecha tan significativa.

Por otra parte, y el mismo día de ocurrido el hecho, el jefe de la Fuerza Aérea, el coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, dirigía una carta al Ministro de Guerra, para informarle del vuelo efectuado en estas palabras: "Pongo en conocimiento de US, un hecho grave que tuvo lugar hoy en la Escuela de Aeronáutica Militar. El Teniente 1º, don Armando Cortínez, de la 1º Compañía de Aviación, ordenó anoche a las 12, al suboficial guarda- hangares que le entregase las llaves de los hangares, y a pesar que dicho suboficial le hizo presente que le era prohibido entregarlas. A las 6,10 A.M de hoy, el teniente Cortínez hizo sacar a la cancha un aeroplano "Bristol" y, habiéndole manifestado el oficial de servicio que no podía volar, le dijo que tenía orden verbal del Comando de la Escuela para hacerlo, lo cual no era efectivo. Pocos momentos después partió de la cancha y tomando altura se dirigió hacia la Cordillera de los Andes, aterrizando en el Departamento de Tupungato en la Provincia de Mendoza, según telegrama dirigido por el expresado oficial a la Escuela de Aviación. Aunque el vuelo hecho por el teniente Cortínez habla muy alto de la aviación chilena, en cambio los resultados serían funestos si no se aplicase a este oficial un severísimo castigo para así estar en la seguridad de que hechos de esta naturaleza no se repetirán en el futuro. En consecuencia, solicito de US. tal medida, ya que para sancionar esta falta no son suficientes los castigos que el reglamento me autoriza aplicar."

Mientras tanto sucedía lo expuesto, las horas y días hacían de lo suyo, y la gente como las instituciones enviaban telegramas de saludo y felicitaciones al valiente piloto que repetía la hazaña de Godoy.

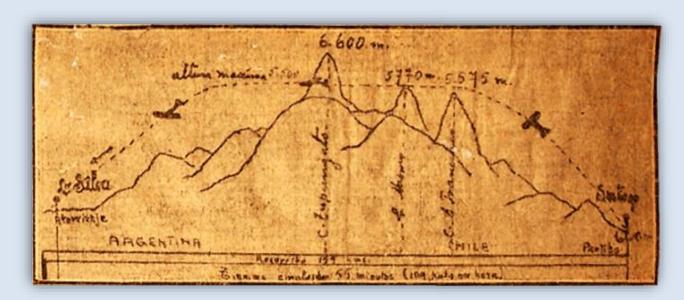
Del material registrado se pueden acceder a los enviados por el Aero Club de Chile:

"Su hermosa hazaña aérea en un día de tan gratos recuerdos para chilenos y argentinos, nos llena de orgullo. Acepte las mejores congratulaciones del Aero Club de Chile y las nuestras particularmente. Jorge Matte, Presidente.- Armando Venegas, Secretario General";

del Mayor Huston: "Mis más calurosas felicitaciones por su hazaña. -Huston";

de los Aviadores y Aeronautas civiles: "Tu triunfo es una nueva gloria para la aviación nacional. El castigo que te impondrán lo compartirás con todos los chilenos. Te abrazan.- Fuentes, Venegas, Perrey, Rojas, Castro, Borcosque, Cento, Figueroa, Alvarado y Band.";

el Ingeniero Solano: "Calurosas felicitaciones por audaz hazaña, demostrando con esto al mundo el temple de nuestra raza"



Croquis del cruce Santiago Mendoza, realizado por el propio Cortínez

De un extremo a otro, el país celebraba con especial cariño la hazaña cumplida por el aviador, trayendo con ello a colación, los logros y el desarrollo que la Escuela de Aeronáutica había alcanzado en la formación de valientes pilotos. De aquí habían salido Luis Omar Page, quien por aquellos días seguía deslumbrando a la sociedad con sus maniobras acrobáticas y vuelos nocturnos; Eliodoro Rojas; Luis Castro; Tucapel Ponce y Dagoberto Godoy y muchos más de quienes, el pueblo chileno se sentía orgulloso. El trabajo iniciado por Ávalos y que se realizaba en aquella Escuela, interpretaban los anhelos nacionales y éstos eran aplaudidos.

Mientras tanto en Argentina, el teniente Cortínez seguía siendo agasajado tanto por particulares como instituciones. Entre las más conocidas se cuentan el almuerzo ofrecido por el Jockey Club; el Centro Español y el Club de Gimnasia y Esgrima.

La colonia chilena residente, le enviaba al presidente del Aero Club de Chile, una solicitud para que intercediera ante el Gobierno y el Ministro de Guerra, pues si bien era cierto que había incurrido en

una falta, su propósito no había sido otro que aportar una nota de alegría a chilenos y argentinos en una fecha muy especial.

SECOND PASSAGE OF THE CORDILLERA BY AERO-PLANE

A FURTHER TRIUMPH OF CHILIAN AVIATION

Santiago to Mendoza in One Hour Eleven Minutes.

For the second time the Andes have been crossed in aeroplane, and again by a young Chihan aviator in a British built machine.

On Saturday, April 5th, Lieutenant Armando Cortinez, an officer of the first Aviator Company left the aerodrome near Santiago at 6.49 a.m. in a Bristol machine of 110 H.P. and, ascending to a height of four thousand feet, departed in direction of the Cordillera, following the same route as that taken by Captain Godoy. The flight appears to have been undertaken by Lieutenant Cortinez without authorisation, and considerable anxiety was felt for his fate when it was supposed that he had set out on the risky feat without due preparation.

THE ARRIVAL IN MENDOZA.

At four in the afternoon, however, a telegram arrived from the successful aviator giving the information that he had been carried away by his desire to convey felicitations to the officers of the Argentine army on the anniversary of the battle of Maipo, and had, in fact, made a landing in the Tupungato department, Mendoza, his voyage being impeded by dense clouds. In landing the propeller of his machine was injured. The telegram finished with the request that he might be allowed to return to Chile by air. According to this telegram, the voyage took one hour and eleven minutes.

The chief of the service of which the bold lieutehant is an officer, Colonel Dartnell, has requested the Government to impose a summary chastisment, in view of the very serious results which might arise from future actions of this nature.

It appears probable, however, that the enthusiasm of the Chilian people and the powerful efforts which are being made by influential persons on his behalf will result in the punishment being reduced to a small matter. It seems that the aviator who has accomplished so bold a feat without preparation has a warm defender in the British aviation a warm defender in the British aviation officer, Major Huston, who recognises in him the qualities which go to the make-up of a notable airman.

In the meantime, the Mimster of War has granted permission to Lieutenan Cortinez to return by the same route, and has forwarded the spare pure required in charge of a competent mechanic.

LAWN TENNIS.

Tournament at Viña del Mar Courts.

What proved to be one of most successful of the series of Mixed Doubles. American Tournaments got up during this season by the Viña del Mar Lawr. Tennis Club was held at the Club-courts on Sunday last.

The twenty-one couples who entered their names were divided into two sect ions. In the sections the matches consisted of six games, the respective winners having to play off against each other a final match of a set.

At the end of the day's play it was found that in section A Miss M. Gubbins with P. H. Ipsen (scratch) and Miss M. Raby with J. Jackson (-15) had each a score of 39 games, the former pair winning a deciding match played between the two couples. In section B. Miss Jackson and E. J. H. Ash (1240) won with 38 points.

The final set between the two sectionwinners was a very keenly contested match, in which all four players showed excellent form, but after a score of "three all" was cafled, Miss Gubbins and Ipsen captured the next three games and ran out winners.

and ran out winners.

Owing 1|2 40, Miss-Jackson and Ash had a very heavy handicap to contend with, but credit must be given to the winners for the sound game they played. In Miss M. Gubbins we see one of the coming local lady players, whilst Ipsen has come on a great deal of late, the great improvement in his smashing being particularly noticeable.

"Por segunda vez los Andes han sido cruzados en aeroplano, y nuevamente por un joven aviador chileno en una máquina de construcción británica" encabezaba la noticia The South Pacific Mail, en su edición del 10 de abril de 1919

El diario mendocino "La Montaña", en su edición del 6 de abril publicaba la primera entrevista hecha a Cortínez y que reproduzco algunas interesantes líneas: "- ¿A qué se debió su decisión de pasar las cumbres cordilleranas? – Sencillamente señores, a que sentía fuertes e incontenidas ansias de rendir un homenaje a la memorable fecha que significa el 5 de abril, día feliz en que los patriotas argentinos y chilenos se llenaron de gloria en Maipo. – Gracias por lo que nos toca valiente camarada. Y díganos, ¿acaso tuvo necesidad de realizar previos entrenamientos...? – De ninguna manera. Sólo realicé un alto vuelo en presencia del Ministro inglés, días pasados. Pero desde entonces me abstuve de elevarme precisamente para no despertar sospechas de lo que pensaba e intentaba hacer."

Todos los actos y cada uno de los telegramas recibidos, intercedieron finalmente ante las autoridades, quienes le autorizaron al aviador, el que pudiera volver a Chile por vía aérea. Para realizar tal viaje, le enviarían al mecánico jefe de la 1ª Compañía de Aviación, señor Miguel Cabezas y al mecánico 1º señor Alvarado quienes llevarían una hélice de repuesto solicitada.



Recorte de un periódico argentino, en donde da cuenta del regreso

Nuevamente nuestro país se dejaba escuchar a través de los periódicos, aplaudiendo al gobierno su decisión por permitir que el aviador regresase por vía aérea, tal vez como atenuante a su falta cometida por su vehemente amor por la aviación y por el respeto a su historia patria.

No alejado de los preparativos, el teniente Cortínez rindió por aquellos días un hermoso homenaje al Ejército y al pueblo Argentino, cuando depositó ante el monumento del Ejército de los Andes que está en el Cerro La Gloria, una corona de flores con forma de estrella, representando con ello a su amada Patria.



Cortínez y Candelaria a los pies del monumento en el cerro La Gloria

Quizás uno de los aspectos menos conocidos ocurridos por aquellos días, lo sea la caballerosa visita del valiente piloto militar argentino, Luis Cenobio Candelaria, quien al conocer del vuelo del chileno, solicitó permiso para visitar Mendoza en el mismo avión con que trasmontara la cordillera el 13 de abril de 1918, a la altura de Temuco, cumpliendo con ello otra hazaña no menor, que por aquel tiempo no tuvo el magno reconocimiento que representaba el desafío del cruce por sus altas cumbres.

Candelaria, que era un *aviador*, había viajado junto a su mecánico señor Miguel Soriano, y en un acto que lo ennoblece como verdadero hombre, le ofreció ayuda para poner en condiciones el avión Bristol de Cortínez, a fin de conquistar el feliz éxito del regreso, hazaña todavía impensada por

muchos. Este hecho, revela la confraternidad que debe siempre existir entre nuestros pueblos, pues ello es el único camino seguro a vivir en armonía y cultivo de un mejor futuro.

Sobre este tema, existió un intercambio epistolar entre el Aero Club de Chile y el Teniente Candelaria, en los que se testimonia este valorable hecho: "Mendoza, 8 de abril.- Aero Club de Chile.- Santiago.- Al cooperar con entusiasmo en la preparación de la máquina para feliz regreso de Cortínez, hago votos por un nuevo éxito para esa institución. Teniente Candelaria".

No se demoró mucho la respuesta del Aero Club chileno, cuando con estas palabras se dirigió al teniente aviador: "La ayuda que usted prestará en la preparación del aeroplano para el regreso del teniente Cortínez y los votos que formula por el feliz éxito del nuevo vuelo, cáusanos singular simpatía, confirmándonos que ayer como hoy argentinos y chilenos no persiguen un triunfo individual sino el común de los pueblos. Acepte el querido amigo de Chile, junto con los agradecimientos del Aero Club, los votos más sinceros por el logro de sus aspiraciones.- Jorge Matte, Presidente.- Armando Venegas.- Secretario"

En la tarde del 10 de abril llegaban a la estación de ferrocarril de Mendoza los mecánicos señores Miguel Cabezas y Máximo Alvarado, quienes eran recibidos por los tenientes Cortínez y Candelaria, y otros personajes trasandinos, que habían hecho suya la causa de alistar el avión.

Tras descansar, el equipo de mecánicos y aviadores se dirigieron al otro día muy temprano a Tupungato para cumplir la misión. Como ya habían sido realizadas las reparaciones menores al avión por parte de Candelaria y su mecánico, se esperaba sólo el cambio de hélice, la nariz del motor y la puesta a punto del Bristol, lo que no tardaría más que ese día, y si todo marchaba bien, Cortínez podría realizar su aventurado viaje de vuelta.

Mientras tanto, las noticias argentinas y chilenas hablaban de los festejos y de cuándo podría Cortínez realizar el ansiado raid Mendoza - Santiago.



En nuestra capital se especulaba que Armando Cortínez podría venir acompañado de su amigo, el Teniente Candelaria. Una pequeña nota aparecida en "La Nación" daba cuenta de lo siguiente: "La realización de la empresa del teniente Cortínez puede tener una doble trascendencia para el caso de que, según anuncios de la Argentina, venga también el teniente aviador señor Candelaria".

La expectación que reinaba iba aumentando hora tras hora. El Mercurio de Santiago del día 14 de abril, publicaba: "Si el "raid" de ida por la forma audaz en que fue realizado, despertó justo entusiasmo en todas partes, el "raid" que intentará el regreso será tanto más meritorio por la circunstancia de que sería el primer aeroplano que cruzaría las altas cumbres de Argentina a Chile".

Más adelante agregaba, "Cabe recordar que en este intento han fracasado algunos eximios pilotos argentinos que como Mascias y el teniente Zanni han sufrido caídas al pretender trasmontar los primeros contrafuertes del macizo andino.

El teniente Cortínez que llevó el saludo del pueblo chileno al argentino en fecha memorable para la historia patria, ha tenido la gentileza de invitar para su viaje de regreso al teniente Candelaria; su buen camarada que se encuentra desde hace días en los alrededores de Mendoza preparando su Morane – Parasol de 80 H.P., para hacer la misma prueba."

Sobre la invitación que Cortínez hiciera a su camarada Candelaria, en otro medio se publicó lo siguiente: "... aceptó gustoso la invitación y aun cuando está cierto de que su máquina rinde un cincuenta por ciento menos que el aparato inglés, intentará hacer junto el "raid" para traer a esta tierra los saludos del pueblo argentino y saludar a los numerosos amigos que tiene en nuestro país".

Todo marchaba perfecto por aquellos días, menos las condiciones meteorológicas de la cordillera. Se esperaba realizar el raid el día 13, al cumplirse un año desde el histórico y avezado vuelo de Candelaria desde Zapala a Cunco, pero el clima reinante, ino lo quiso!

LA TRAVESÍA DE LA CORDILLERA EN AEROPLANO EN ESPERA DE LOS AVIADORES TENIENTES CORTINEZ Y CANDELARIA El tiempo malo persiste en Mendoza.—De la Escuela de Aeronáutica Militar sale un aeroplano a explorar la cordillera, alcanzando hasta el tercer contrafuerte a una altura de 4,920 metros.—Hoy se cumple un año de la travesía de la cordillera por

Recorte de El Mercurio de Santiago, del 13 de abril de 1919

Para el día 14, las lluvias habían amainado y los contrafuertes cordilleranos mostraban su mejor cara. Todo hacía renacer las esperanzas de un exitoso retorno. La prensa trasandina, señalaba que "la hazaña realizada por el teniente Cortínez, unida al nuevo vuelo de un aviador argentino, ha despertado gran admiración en todas partes y es así como en conocimiento de una de las principales casas cinematográficas de Norte-América dio órdenes ayer a su representante en Chile, para que impresione 1.200 metros, con los principales episodios del arribo de los aviadores y los paisajes de la cordillera".

el sur.-Ofras informaciones.

Lo que sucedía temprano el día 16 de abril de 1919 en Tupungato, es por mucho conocido, pero no obstante menos interesante de incluir, en esta narración. Ambos aviadores habían arribado al campo de vuelo, tras observar que las condiciones de la cordillera eran buenas, pese a que en el lugar todo se encontraba cubierto de nieve y hielo, los pilotos ordenaron alistar sus aviones y tras despedirse cariñosamente deseándose suerte en el trayecto, dieron la "voz de largar".

Ambos aviones patinaron, pero se elevaron buscando altura. El teniente Candelaria notó que el motor de su avión parecía no funcionar a la perfección y que todo intento de realizar la prueba era una locura, ya que el motor no obedecía como debiera ante los insistentes intentos del aviador. Abrumado, Candelaria decide volver a Mendoza y desistir por el momento de acompañar a Cortínez en ese glorioso viaje.

Entretanto, Cortínez se perdía de vista de Mendoza, volando con rumbo a las más altas cumbres, con el dominio de su máquina alcanzó los 6.500 metros de altura, y resuelto a todo, luchó contra el implacable viento que azotaba las nieves eternas. Una nota publicada posteriormente por El Mercurio, escribió al respecto lo siguiente: "No es posible siquiera describir la situación de Cortínez en esos momentos tan solemnes y graves. El viento quería dominarlo y precipitarlo en las profundidades de los abismos de las altas cordilleras. Pero la voluntad férrea, la entereza del carácter, la fiereza indomable del hombre de valor, triunfó en esa lucha titánica y ardorosa, con los elementos que querían impedirle la realización de su portentosa y admirable hazaña".



Teniente Armando Cortínez Mujica (Revista Sucesos. Mayo de 1919)

Casi tres horas había demorado esta lucha contra la naturaleza, de la cual Cortínez salía vencedor. Ante la perplejidad de millares de personas que agolpadas en los miradores del Cerro San Cristóbal y Santa Lucía esperaban verlo pasar. Luego sonaba fuerte en Santiago, una bocina que el Aero Club de Chile, había hecho instalar para celebrar el arribo de su distinguido socio aviador.

Minutos más tarde, era en los campos de El Bosque, donde un grito de júbilo lanzado por el Condestable de la Armada Abraham Villalobos, anunciaba la llegada del Bristol №4987 desde el lado de San Bernardo, aterrizando luego suavemente sobre la pista y en sólo unos sesenta metros.

Hurras y vítores se escuchaban por doquier, mientras que una banda de guerra del Regimiento de Ferrocarriles interpretaba la canción de Yungay. El público presente temblaba de emoción de ver al joven teniente Cortínez, quien había cumplido una hazaña tan largamente soñada.





La gloriosa mañana del miércoles 16 de abril de 1919

De izq. a derecha: El Director de la Escuela de Aeronáutica Militar, comandante Armando Díaz Araya; el Mayor Víctor E. Huston; el Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, Director de la Fuerza Aérea Nacional; el Teniente Armando Cortínez Mujica y el Capitán Enrique Pérez Lavín, comandante de la Primera Compañía de Aviación.



Armando Cortínez Mujica tras su arribo a Santiago de Chile

Por mucho tiempo duraron las manifestaciones y homenajes con que se quería exteriorizar la admiración y simpatía por lo realizado. Como premio, tras haber sido oficialmente perdonado de su indisciplina, fue ascendido al grado inmediatamente superior de Capitán y se le permitió un viaje a Inglaterra y otros países de Europa, donde nuevamente recibió muchas otras muestras de aprecio.

Un viejo ejemplar de la Revista Aérea de 1940, da cuenta del contenido de un documento de la fábrica inglesa Bristol, fechado agosto de 1919, en donde Cortínez recibe elogiosos saludos de esta firma aeronáutica, a quien por solicitud de la misma, le remitiera una fotografía autografiada:

"Estimado señor:

A nombre de los Directores de esta Compañía y en el mío propio, nos hacemos un deber en acusar a Ud. recibo y agradecerle de todo corazón la fotografía con dedicatoria que Ud. ha tenido a bien enviarnos.

No podemos expresar a Ud. en forma elocuente nuestra admiración por el maravilloso record mundial que Ud. realizó el mes de Abril cruzando de ida y vuelta la Cordillera de los Andes en un aeroplano Bristol de nuestra construcción. Su temeridad, determinación y coraje, pocas veces han sido superados. La fecha elegida por Ud. para realizar tan magna prueba no pudo haber sido más apropiada: conmemorando la batalla de Maipo, en cuyos campos se defendía la libertad y la

independencia de su patria. A estos hechos heroicos se ligan también los nombres de Cochrane y O'Higgins, lo que es para nosotros una gran satisfacción. En Chile existe una raza fuerte, audaz y esforzada, por cuyo motivo se ha producido la estrecha simpatía que siempre ha existido entre nosotros, los británicos y los chilenos. Chile ha probado ser en Sudamérica el país donde se han realizado las proezas más audaces en la navegación aérea y nos ha cabido a nosotros la honra de que con uno de nuestros pequeños Bristol, Ud. supo luchar y vencer en tan arriesgada prueba.

Enviamos a Ud. por separado un álbum que contiene diversas fotografías de los monoplanos Bristol, iguales al que Ud. usó en su gran vuelo.

Réstanos sólo manifestar a Ud. nuestra admiración y nuestras felicitaciones por el record a que Ud. ha hecho méritos.

De Ud. Atto y S.S. The British y Colonial Aeroplane Co. Ltd., **H.J. Thomas**, Director y Gerente de Obras

Armando Cortínez Mujica

No podría faltar en la reseña de este hito histórico aeronáutico recién relatado, el necesario complemento que nos ilustre algo más sobre quién fue este valeroso aviador, su entorno familiar y algunas de las circunstancias relevantes que rodearon su vida.

Armando Cortínez Mujica desciende de *don José de Cortínas y Carrillo*², natural de Lima, Perú; quien muy joven llegó a nuestro país, casi a finales del siglo 18, empleándose como administrador de los viñedos y otros frutales que tenían los Padres Jesuitas en un importante sector de la actual comuna de Ñuñoa.



Eloy Cortínez Fuentes

Su padre, don Eloy Cortínez Fuentes quien integró las filas del partido Liberal Balmacedista, fue diputado por Castro y Quinchao. Integró algunos meses, desde abril hasta agosto de 1891, la Comisión Permanente de Hacienda e Industria en el Congreso Constituyente de 1891.

De profesión Ingeniero Civil, ejerció su oficio principalmente en Santiago y Valparaíso, hasta que por a mediados de 1900, se autoexilió en Tacna, debido a su *balmacedismo* finalizada la Revolución de 1891, ciudad donde fallece en junio de 1908.

² Primer Cortínez en Chile

Fruto del matrimonio de don Eloy Cortínez Fuentes³ con doña Demófila Mujica Ruiz de Gamboa⁴, casados el 11 de octubre de 1869, nació una numerosa familia compuesta por cinco hijos hombres y siete mujeres, que de ellos Armando Cortínez, fue el menor.



1.	Alfredo Cortínez Mujica	Nacido en 1874	
2.	Sara Cortínez Mujica	Nacida en 1874 Demófila Mujica Gamboa	
3.	Alberto Cortínez Mujica	Nacido en 1875	
4.	Arturo Eloy Cortínez Mujica	Nacido en Santiago, el 6 de octubre de 1876	
5.	Ester Cortínez Mujica	Nacida en 1882	
6.	Ana Cortínez Mujica	Nacida en 1883	
7.	Emma Cortínez Mujica	Nacida en 1884	
8.	María Julia Cortínez Mujica	Nacida en Santiago el 9 de junio de 1885	
9.	Eloy Alfonso Cortínez Mujica	Nacido en Santiago, el 18 de octubre de 1887	
10.	Elisa Lía del Corazón de Jesús Cortínez Mujica	Nacida en Santiago, el 19 de abril de 1889	
11.	Blanca de la Inmaculada Concepción Cortínez M.	Nacida en Santiago, el 30 de diciembre de 1890	
12.	Eloy Armando Cortínez Mujica	Nacido en Valparaíso, el 23 de enero de 1893	

De todos ellos, su hermana Julia, fallecerá tempranamente a la edad de ocho años, el 18 de junio de 1893, por lo que Armando no la conocerá.

Se ha dicho que fue un niño muy mimado por su madre y de estrecha relación con sus hermanos, especialmente con Arturo Eloy, quien más tarde llegaría a ser un reconocido y muy apreciado sacerdote, quien además mantendría gran afinidad con sus hermanos y una especial conexión espiritual y guía moral hacia su hermano menor Armando, debido a la temprana muerte del padre de éstos en 1908.

Arturo llegó a ser uno de los presbíteros fundadores del Instituto de Humanidades de Santiago⁵, donde además se mantuvo como profesor hasta 1907. Entre 1920 y 1936 se desempeñó como párroco de la Iglesia de San Lázaro en Santiago. Durante su administración, un gran incendio ocurrido el 9 de enero de 1928 destruirá una parte importante del templo, lo que obligará al párroco Cortínez a iniciar su reconstrucción, tarea que fue completada con gran celo y dedicación, terminándose los trabajos en el año 1930, inaugurándose el 15 de agosto, fecha en que se celebra la Asunción de la

³ Nacido en 1847, en la localidad de Rengo, Región Metropolitana. Fueron sus padres José Agustín Cortínez Ramírez de Arellano y Leonor Fuentes

⁴ Nacida en Valparaíso. Hija de Pedro Mujica Daza y de María Aniceta Ruiz de Gamboa Meza

⁵ El Instituto de Humanidades de la Universidad Católica de Santiago, es el primer colegio del Arzobispado de la capital de Chile. Fue fundado el 22 de diciembre de 1899 por el entonces Arzobispo de Santiago, don Mariano Casanova C. Nace para educar a niños y jóvenes formándolos como líderes cristianos para Evangelizar y Servir, cumpliendo así la misión de la Iglesia. En la actualidad es denominado Instituto de Humanidades Luis Campino.

Virgen. A manera de reconocimiento por la gran labor desarrollada recibe la designación del Papa Pío XI de Camarero Secreto Supernumerario.

El 20 de abril de 1935, la iglesia también adquirirá un órgano⁶ construido por el conocido fabricante italiano de pianos, armonios y órganos radicado en Chile, señor Oreste Carlini⁷. Éste fue inaugurado con una recordada homilía también a cargo del párroco Cortínez. Monseñor Cortínez, fallecerá en 1944, dejando un gran vacío en la vida de su hermano Armando.

	Certificado de Nacimiento
	Santiago, So de Brayo de 190 8
	Certifico que en la pájina 94 del Rejistro de Vacimientos de la Circunscripcion Se 1 del Departamento de Valfraraico
Bandera 25;	Jecha de la inscripcion Enero recieliriele de orifochriculis youth , Te, Wombre del nacido Cortinez y Incijica Eliz Armando
-Imp. y Lit. La t'uión.	Edad cuatro día s Domicilio San francisco, Denere. Sombre del padre Eloy Cortines
16372	Nombre de la madre Demofila Inijica de Cortinez Fecha del nacimiento Guer reintitus de mifroheciantes novembre y dres Las consegnedia de la manana Nombre del compareciente Alberts Cortinez
	Testinos
	Firma del Oficial Julis Villanuera.
	Lilmo Skivera Rivera Energado del Archiro del Rejetto Civil V.º B.o
	Went gres
	Wient ges

Certificado de nacimiento de Eloy Armando Cortínez Mujica

⁶ Su actual conservación es buena, no obstante, se encuentra fuera de uso después del terremoto de 1985 debido a desperfectos menores.

Teste inmigrante italiano se avecindó en Chile, alrededor del año 1892. En Chile instaló y reparó muchos instrumentos, construyó 36 órganos a lo largo de casi cuatro décadas, fabricando algunas piezas e importando otras. Fue propietario de la denominada *Fábrica Nacional de Órganos*.

Armando Cortínez recibió sus primeros estudios hasta el segundo año de Humanidades (actual 8vo. Básico) en el Seminario San Rafael de Valparaíso, luego continuará en el Colegio San Pedro Nolasco de la ciudad de Santiago, donde cursará tercero y cuarto año.

Desde el 1° de julio de 1908, será cadete de la Escuela Militar durante cuatro años y siete meses, donde al egresar con el grado de Teniente 2° en febrero de 1913, optará por el arma de Infantería, siendo destinado al Regimiento de Infantería N°3 "Yungay" en San Felipe. El 30 de junio del mismo año, será transferido a Santiago al Regimiento de Infantería N°1 "Buin", donde permanecerá por casi tres años y medio.

Durante su permanencia en el "Buin", tendrá oportunidad de asistir a las Maniobras de 1915 como oficial agregado a la Escuadrilla de Aviación del partido rojo, como Oficial Observador, donde muy a su pesar, no tuvo mayor participación por "haberse enfermado en los primeros días", como reza su calificación de ese año. No obstante, algunos meses más adelante, le será concedida su solicitud para integrar el tercer curso en la Escuela de Aeronáutica Militar y efectuar la instrucción necesaria para ser Piloto Aviador. Ese año ingresaron junto a Cortínez, el Teniente 1º Darío Aguirre Bernal, los Tenientes 2º Dagoberto Godoy Fuentealba, Emilio Brandemberg Pacheco y Augusto Magnan Varas. Suboficiales Máximo Alvarado, Filemón Lizana, Andrés García, Lorenzo Hermosilla, Juan López, Juan Yáñez, José Lagos, Abel Morales y Alejandro Bosso y los tenientes uruguayos Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, primeros oficiales extranjeros.

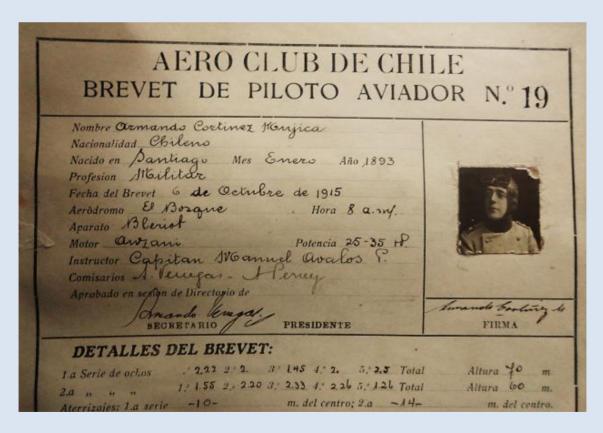


Maniobras realizadas entre el 6 y 11 de abril de 1915 (Gentileza Departamento de Historia Militar del Ejército de Chile)

El 23 de marzo de 1915, recibirá su ascenso a Teniente 1°, junto con ello, sus deseos de obtener su brevet de piloto se hará realidad. Es así que temprano por la mañana del 6 de octubre realiza las pruebas necesarias a bordo de un avión Blériot ante la comisión calificadora del Aero Club de Chile en la Escuela de Aeronáutica Militar.



Fotografía del teniente Cortínez durante sus primeros vuelos en un Blériot de la Escuela de Aeronáutica Militar



Detalle del Registro de Pilotos Aviadores del Aero Club de Chile

El 4 de febrero del año siguiente, será transferido al Regimiento de Infantería N°4 "Rancagua" con asiento por aquellos días en la nortina ciudad de Tacna⁸.

El 19 de abril de 1916, una nueva destinación marcará su futuro. Recibe instrucciones de ponerse a las órdenes del Comando de la Escuela de Aeronáutica para que rinda esta vez *las pruebas de Piloto Militar*.



Recorte del Boletín Oficial del Ejército.

(Aquí Cortínez aparece en la destinación con el grado de Teniente 2°, cuando debía tener la de Teniente 1°.

Corrección de esto, aparece en el D.S. N°2680, que indica:

Declárase que la fecha con que debe figurar en el Escalafón como Teniente 1° es la del 8 de febrero de 1916)

En octubre de 1916, se dispuso los exámenes para los primeros alumnos del curso tenientes Cortínez, Godoy y Magnan. También este mes, fueron agregados al curso de la Escuela de Aeronáutica los tenientes Diego Aracena, Federico Baraona, César Merino y Julio Torres, quienes debieron prepararse para cumplir las pruebas de Piloto Militar, tarea que le fue imposible cumplir durante los meses restantes de ese año.

El 12 de octubre de 1917, es transferido al Regimiento de Infantería N°5 "Carampangue" en Iquique, desde donde será nuevamente comisionado a la Escuela de Aeronáutica en calidad de agregado desde el 26 de julio de 1918, obteniendo su brevet de Piloto Militar el 22 de enero de 1919, tras cumplir días antes, (11 de enero) las pruebas de un raid entre Lo Espejo-Curicó-Lo Espejo, sin ningún contratiempo.

El 11 de febrero de 1919 es incorporado a la Primera Compañía de Aviación. Aquí será cuando entusiasmado con el avance de su instrucción, la experiencia que iba adquiriendo y sobre todo con el

⁸ La reincorporación de Tacna al Perú es un acto realizado desde el 28 de agosto de 1929 donde, de acuerdo al Tratado de Lima, parte de la provincia de Tacna es devuelta por Chile al Perú.

impulso que significaba el éxito alcanzado por su amigo Godoy en el reciente mes de diciembre pasado, le fue comentando la idea de cruzar en avión nuevamente los Andes, en fecha tan especial como lo era el aniversario de la Batalla de Maipo.

Fue mencionado por Enrique Flores, que en la víspera del vuelo, a la hora de comida en el casino de la Primera Compañía de Aviación, Cortínez habría comentado entre estos amigos y compañeros de armas, su férrea decisión final de emprender esta empresa cualesquiera fueran sus consecuencias.

Eran las 6.50 de ese 5 de abril, cuando Cortínez despegaba en el histórico Bristol N°4987 que había "robado" con la ayuda de su gran amigo, el Ingeniero de la Armada Francisco Solano. Testimonio de esto, es el telegrama que Cortínez dirigiera a la madre del oficial de marina, al día siguiente de su retorno a Chile.

CONTROL OF THE PROPERTY OF THE		
CESERVACIONES COMPAÑIA 71.2 (1,		
Si Ud. quiere puede pagar la THI ECD AEA COMEDOTAT Palabras		
Si Uo. quiere puede pagar la IELEUNAPU CUNERCIAL Porte		
Convirne a Ud. escribir el		
DE MOLON CON CLARIDAD		
Abril / de 1919.		
Schora Beating vode folano		
2 me prime		
Casse Ciudad Gernico		
Con ajuda de on hijo conquiste'		
victoria, la felicito mui deberas.		
of Post are, in fencies mun deberas.		
Confirmo el abrazo que mi		
of from our gue me		
madre envis a Ud for		
madre envia a Ud por mi		
intermedio		
1		
- Elicante Corting		
Le opia del Felegramo envisor for el		
To pred del Telegramo enviado for el		
Tremente Prote		
Alline and Condition of the tra vsealing		
Consente Cortines a la tra Beating Allanes or de folkers Domicilio del remitente		
CONDICIONES		
La Empresa no responderá de las pérdidas, daños o perjuicios resultantes de la falta de trasmision o entrega de un telegrama, o de atraso o error que se verificas en la terroridad de la falta de trasmision o entrega		
de un telegrama, o de atraso o error que se verifique en la trasmisión o entrega del mismo, cualquiera que sea la causa que haya motivado tal falta de trasmisión o entrega, atraso o error.—Tarifa: en idiema español, de una a diez palabras 50 centavos, y cinco centavos por cada palabra excedente; en otro idioma o en clave se cobra el doble.		
NOTA.—Lista de las oficinas de esta Compañía la encontrará ustad en el contra		
al respaldo del block.		
and the second s		

Telegrama dirigido por Cortínez a la madre de Fernando Solano que confirma su apoyo para realizar la travesía

Si bien es cierto que el resto de la historia de la travesía ya ha sido narrado, me gustaría detenerme en un hecho curioso y de relevancia, que pocas veces ha sido antes descrito. De acuerdo a una carta de su hermano Arturo fechada el 7 de enero de 1925 y que fuera años más tarde consignada en el libro *Carmen de los valientes* del sacerdote Joaquín Alliende Luco.

En ella Arturo señala que, por lo secreto de del vuelo de ida, el teniente Cortínez no pudo proveerse de una brújula, por lo que habría utilizado como guía la sombra que proyectaba una imagen de la virgen del Carmen que el piloto puso al frente de cabina del avión, a modo de compañera de viaje. Quizás sea para muchos este testimonio junto con el de Dagoberto Godoy en su cruce anterior, una interesante y relevante muestra de lo que significa la compañía de nuestra *Madre del cielo*, para los aviadores.

Por otra parte, desde su vuelo a Argentina hasta semanas después de su retorno, Cortínez fue sometido a un castigo condicionado, mientras debía asistir a la centena de recepciones públicas y oficiales, ya que por otra parte era investigado para decidir que hacer ante tan grave *delito heroico* cometido.



Santiago, 7 de Abril de 1919.

600,16

Señor Ministro de Guerra .-

Quarnición.-

Conocedor de la hazaña realizada por el Teniente la don Armando Cortinez, en su carácter de aviador, la forma como efectuo la travesía de Los Andes y obedeciendo el infrascrito a un sentimiento de estricta justicia, como ex-Jefe del espresado oficial, me tomo la libertad de hacer llegar, mui respetuosamente, hasta U.S.los siguientes datos:

El Teniente Cortinez sirvió, mas o menos, dos años bajo mis órdenes en el Rejimiento de Infantería Buin N°l, Unidad que yo comandaba. Durante este periodo, fué discreto, sencillisimo en su modo de ser, de carácter ecuanime, sincero para con sus superiores y compañeros, abnegado y mui amigo de preocuparse con tenacidad de todo lo que, según él, podía ser útil al Ejército.

Por estas buenas cualidades fué justamente estimado de sus Jefes y compañeros.

En sus conversaciones, manifestaba siempre su amor por la aviación y repetidas veces me habló sobre sus deseos de volver a la Escuela Militar de Aeronáutica, para recibir su Brevet. El creia encontrar ahi su porvenir y servir mejor a nuestra querida patria.

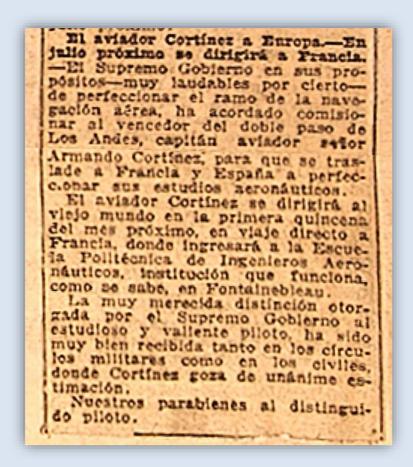
El 1°.de Setiembre de 1916, en el Rejimiento Buin, despues de la Revista de Reclutas, dí el siguiente parrafo en la Orden del Día:

"De cada uno de los Tenientes instructores, me he formado la mejor impresion, tanto por su eficiente trabajo en las 14 semanas que duró el curso de reclutas, cuanto por el éxito conseguido en esta revista.

HE TOMALO NOTA ESPECIAL DE LA INTERESANTE RE-VISTA DE INSTRUCCION TEORICA PRESENTALA POR EL TENIENDE 1°. DON ARMANDO CORTINEZ."

Lo que tengo el honor de decir a U.S.con todo respeto, para su conocimiento, y sin otro espiritu que el de servir a un antiguo subalterno, haciendo esta justa declaración.-

(firmado).-AURELIO CARVALIO C.-Tte.Coronel i Jefe de Sec. Finalmente, los antecedentes que se pusieron sobre la mesa dando cuenta por la decisión final, donde no solamente recibió el perdón presidencial, sino que fue condecorado y ascendido al grado inmediato de Capitán de Ejército el 31 de junio de 1919. La simpatía popular por el éxito de la hazaña realizada, trajo con ello que fuera comisionado en el mes de julio a Europa con el fin de conocer nuevo material aeronáutico y perfeccionarse en *las artes del vuelo* para efectuar largas travesías.



Trozo de un recorte de diario de fecha 26 de junio de 1919, de fuente desconocida, pero que registra la proximidad e intenciones del viaje a Francia y España.

El 7 de julio de 1919, a bordo del vapor *Maipo*, partía el Capitán Cortínez rumbo a Buenos Aíres para luego continuar viaje a Francia.

En las declaraciones hechas a la prensa, señalaba ese día: "Ustedes ya se han impuesto de la resolución del Gobierno de que me traslade a Europa y me ponga a las órdenes de la Legación chilena en París, comisionado para estudiar de cerca los adelantos de la aviación, para ver modo de aplicar más tarde cuanto se relacione con el progreso de tan importantes servicios en nuestro país."



Luce en esta fotografía enviada desde Inglaterra, un curioso uniforme presumiblemente color azul aéreo con blusa abierta y gorra con cucarda con un albatros/cóndor entre laureles coronado con nuestra estrella.

(Recordemos que había sido creada en 1919 la Fuerza Aérea Nacional como arma independiente) En abril de 1920, la revista chilena Sucesos reproducía su fotografía desde Inglaterra, en donde el joven oficial chileno daba cuenta de las numerosas actividades desarrolladas por el oficial en el viejo mundo.

"Durante mi estada de seis meses, estuve un mes en España, dos en Francia y tres en Inglaterra.

En España fui presentado a su Majestad el Rey, al que di una sucinta relación de mi vuelo sobre los Andes; y ya en antecedentes, se dignó otorgarme la condecoración de S.M. Alfonso XIII.

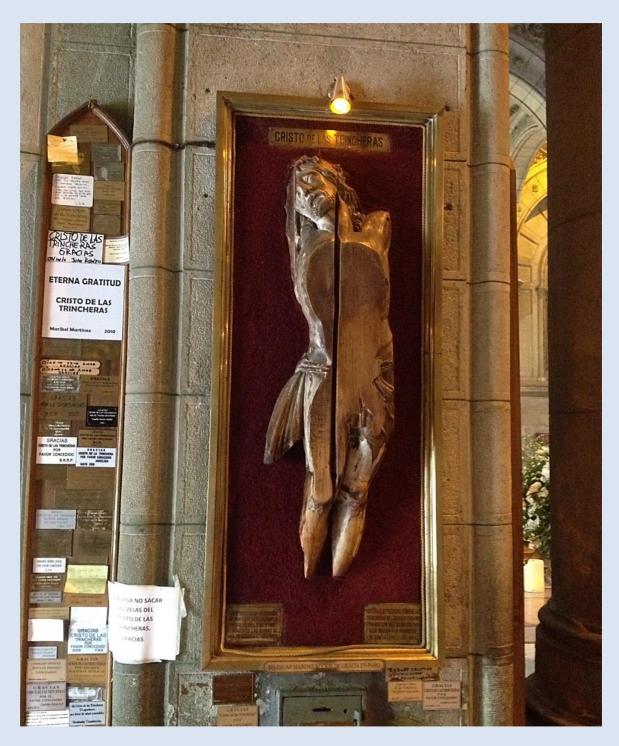
En Francia, efectué diversos vuelos en máquinas Caudron y otros tipos de aviones de Guerra. Hice un raid de París a Londres en un Handley Page.

Desde Londres efectué un raid a Bruselas, París, ida y vuelta en un Bristol Pullman.

En Inglaterra y Francia, visité todos los grandes establecimientos aeronáuticos permaneciendo en algunos de ellos, especialmente en la casa Bristol, durante un tiempo más o menos largo, haciendo algunos estudios de mecánica, telefonía y telegrafía sin hilos."



Otro testimonio curioso y poco conocido del paso de Armando Cortínez por la Europa de post guerra, que además confirma el grado de vinculación que tenía con su hermano sacerdote, es la imagen del llamado "Cristo de las trincheras", que le regalara en 1920 y que se exhibe orgullosamente en la actual Iglesia de San Lázaro, que reconstruyera el presbítero Arturo Cortínez Mujica.



El "Cristo de las trincheras", que se encuentra en la Parroquia San Lázaro de Santiago de Chile. La imagen de madera tallada que data del siglo XV, fue encontrada entre las ruinas de una trinchera en Francia y traída a Chile por el aviador Armando Cortínez Mujica, quien la regaló a su hermano Arturo, párroco de la referida iglesia.

Al poco tiempo, el 18 de agosto de 1920 y a bordo del vapor *Ebro*, regresa al país desde Francia. Nuevamente la prensa nos informaba sobre el trabajo realizado: *"Viene muy satisfecho del resultado obtenido en su gira por los diversos países del viejo continente, pues tuvo espléndidas oportunidades para conocer los últimos adelantos de la aeronáutica, tanto en la instalación de sus laboratorios, fábricas, escuelas y talleres, como del elemento máquinas, algunas de las cuales considera una verdadera maravilla. En Francia, en España y Estados Unidos, que también visitó, tuvo oportunidad de conocer algunos inventos posteriores a la guerra, inventos que llevarán a la aviación a horizontes impensados."*

A finales de este año, un grave accidente le ocurrió al ahora capitán Cortínez, en circunstancias que piloteaba un avión de Havilland 9 al cual se le paralizó el motor cuando evolucionaba en dirección a San Bernardo por lo que procedió a descender e intentar aterrizar en un potrero. De pronto se encontró con una zanja profunda, lo que provocó que el avión se volcara destrozándose y golpeando fuertemente en la cabeza a Cortínez.

Acompañados de varios oficiales, uno de los primeros en llegar a socorrerlo fue el distinguido doctor de la Escuela de Aeronáutica, don Luis Sepúlveda Salvatierra, quien le efectuó las primeras curaciones y dio cuenta del grave estado.



Cuando la gente se enteró del accidente ocurrido, de todas partes fueron llegando mensajes de preocupación y aliento (gentileza MNAE)

Producto de el desafortunado accidente tuvo que ser operado de la cabeza, donde fue finalmente requerida la instalación de una placa metálica en su parte frontal. Se estimó entonces que no podría continuar prestando servicios en la aviación debido a que le afectaría a futuro la baja temperatura propia de las alturas, por lo que fue destinado en marzo de 1921, al Departamento de Personal del Ministerio de Guerra.

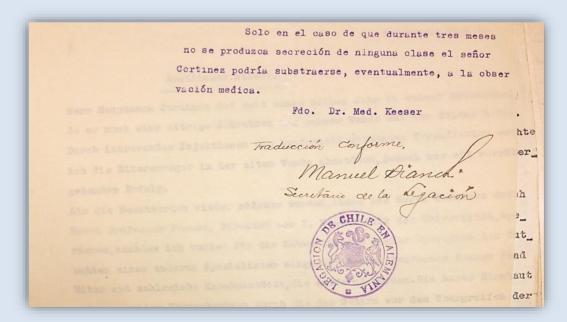
Durante algún tiempo sufrió varias descompensaciones debido a supuraciones e inflamaciones en su frente. Un informe médico recomendaría entonces su traslado a una clínica especializada en Alemania. Para dar cumplimiento con esta recomendación, el Ejército lo pone bajo las órdenes del Ministro de Chile en Francia por seis meses. Tiempo que será tratado en el Instituto Farmacológico de la Universidad de Berlín.

La recuperación y los tratamientos a los que estuvo expuesto, durante este tiempo, no le permitieron trabajar, tanto es así que para 1923, aún seguía en Alemania. Un informe emitido por la Legación Chilena en Berlín, de fecha 25 de agosto de 1923, señala lo siguiente: "Se ha visto obligado a autorizar postergación indefinida del regreso a Chile del Capitán Cortínez, visto su retroceso en la enfermedad que acarrea. Su estado es delicado".

Un informe del médico tratante, Doctor Keeser, recomendaba que el señor Cortínez, tenía que ser observado constantemente por un médico especialista a fin de operarse inmediatamente que le requieran las circunstancias y evitar así, una meningitis producto de la secreción purulenta que le produce la herida de la frente.

Más adelante agregaba, que continuaba en observación luego de la intervención que le realizara el doctor Passow, donde le retiró desde la nariz y garganta, una serie de diminutas astillas de hueso y le extrajo una gran cantidad de pus.

El doctor tratante recomendaba que, en caso de no tener más secreción por unos tres meses continuos de evolución, podría el señor Cortínez, abstraerse de esta observación médica".



Berlin, den 22.8.23.

Arztliches Attest.

Herr Hauptmann Cortinez ist seit einem halben Jahr in meiner Behandlung, da er noch eine eitrige Sekretion aus seiner Wunde auf der Stirne hatte. Durch intravenöse Injektionen des bactericid wirkenden Trypaflavins suchte ich die Eitererreger in der alten Wunde abzutöten, jedoch nur mit vorrübergehendem Erfolg.

Als die Beschwerden wieder stärker wurden, liess ich Herrn Cortinez durch Herrn Professor Passow, Direktor der I. Nasenklinik der Universität, operieren, nachdem ich vorher für die Notwendigkeit dieser Operation das Gutachten eines anderen Spezialisten eingeholt hatte. Professor Passow fand Eiter und zahlreiche Knochenstücke, die entfernt wurden. Die harte Hirnhaut zeigte narbige Verwachsungen, durch die das Gehirn vor dem Übergreifen der Infektion geschützt wird, wenn keine Komplikationen eintreten. Die augenblickliche Lage von Herrn Cortinez ist folgende: Da es unmöglich ist zu sagen, ob durch die Operation sämtliche Eitererreger entfernt wurden besteht die Möglichkeit, dass in einigen Monaten sich wieder grössere Mengen Eiter bilden. Diese müssen dann wieder entfernt werden, da anderenfalls die Gefahr besteht, dass der Eiter eine allgemeine Meningitis hervorruft.

Aus diesem Grunde ist es notwendig, dass Herr Cortinez unter ärzt licher Kontrolle bleibt, bis sich einige Monate lang kein Eiter mehr gezeig hat. Erst dann ist anzunehmen, dass er wiederhergestellt ist. Zunächst muss also abgewartet werden, wie sich der Zustand von Herrn Cortinez in den näch sten drei Monaten entwickelt.



A. med. Keeser,

Assistent a. pharmakolog. Institut.

Para buena fortuna de todos, el Capitán Cortínez tuvo una evolución positiva, que le permitió volver al país y a su familia. Después de recibir el Ejército un informe médico que le inhabilita para el servicio efectivo en la institución, se le concede el retiro de este, con fecha 31 de julio de 1924.



Armando Cortínez junto a su hermana Sara, frente a la entrada de la catedral de Colonia, Alemania. (1923)

Meses más tarde, en agosto de 1925 y tras un prolongado descanso, es recontratado por el Ejército para desempeñar las funciones de 2° comandante del Cuerpo de Inválidos de Santiago, destinación que en 1934, le permitirá ascender en la reserva al grado de Mayor de Ejército.

Quizás, sea otro de los mayores acontecimientos en la vida de Cortínez, el haber conocido durante su vida en Viña del Mar, a la dulce mujer que, en abril de 1934, sería su esposa. Junto a doña Laura Ginesta Boudat, tendrían un hijo llamado Armando René, quien a su vez tuvo como descendencia tres hijos: Armando, René y Cecilia Constanza Cortínez Castro.



Laura Ginesta Boudat, Armando René Cortínez Ginesta y Armando Cortínez Mujica

Sus servicios en la aeronáutica

Durante 1938 y 1939, a don Armando Cortínez Mujica, se le contrató anualmente como Administrador del Aeródromo de "El Belloto".

De acuerdo con la Orden D.P.2 N°261 de fecha 17 de julio de 1940 del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, se extiende un contrato para que don Armando Cortínez Mujica, preste servicios en la Fuerza Aérea como Jefe de Aeródromo en Valparaíso (El Belloto). Este contrato entró en vigencia a partir del 31 de diciembre de 1941. Algunos meses más tarde, entre el 27 de junio de este mismo año hasta el 4 de noviembre de 1943, permaneció contratado como Jefe de Aeropuerto de 1ª. clase en la ciudad de Antofagasta.

En 1945, y por Ley N°5390 del 31 de enero de 1934, se le concede sueldo, rango y prerrogativas de Capitán de Bandada de Reserva en la Fuerza Aérea de Chile (equivalente por esos días al de Mayor del Ejército) y luego en 1945, ascenderá en la Reserva Aérea al grado de Comandante de Escuadrilla.

El 11 de septiembre de 1957, por Ley N°12537, publicada en el Boletín Oficial N°39, página 1289, se le concederá por gracia el grado de General de Brigada Aérea, de armas, Rama del Aire.

Algunas de sus actividades realizadas tras el retiro de la Fuerza Aérea de Chile, dejaron ver su amor por el servicio público y sobre todo la aeronáutica. Es por ello que durante mucho tiempo perteneció al Círculo de Precursores de la Aviación, Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas" y también durante fines de la década de los años cincuenta y comienzos de los sesenta, cuando residiera en Argentina, ejerció funciones de Cónsul de Chile en la ciudad de Córdoba y más tarde en San Rafael.

Distinciones recibidas

Brevet de Piloto "Honoris Causa" otorgado por la Fuerza Aérea Argentina. (Argentina, 1956) Medalla de Oro del Aero Club Argentino. (Argentina)

Brevet de Piloto Principal "Honoris Causa" otorgado por la Fuerza Aérea del Uruguay. (Uruguay)

Condecoración "Presidente de la República". (Chile. Santiago, 11 de diciembre de 1964)

Medalla Conmemorativa del Primer Centenario de la Batalla de Maipú. (Chile)

Medalla de Oro del Aero Club de Chile. (Chile. Santiago, 19 de abril de 1919)

Medalla de Honor de la Ilustre Municipalidad de Santiago. (Chile)

Medalla de Oro de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso. (Chile. Valparaíso, mayo de 1919)

Medalla de Oro de la Ilustre Municipalidad de Iguigue. (Chile. Iguigue, 21 de mayo de 1919)

Cruz Peruana Al Mérito Aeronáutico en la clase de Gran Oficial. (Perú. Lima, 23 de septiembre de 1964)

Medalla de Plata "Segundo Centenario del Asalto a Brihuega y Villaviciosa". (España) Medalla de Plata "Alfonso XIII". (España.)

Fallece otra leyenda

El 16 de junio de 1968, el General de Brigada Aérea (R) don Armando Cortínez Mujica, fallecía en la ciudad de Santiago. El Mercurio de esta capital, consignaba un día antes que, "el destacado aviador nacido en Valparaíso llevaba días internado en el Hospital Militar debido a una antigua dolencia renal". Su deceso ese día domingo, causó profundo pesar en círculos de las Fuerzas Armadas, diplomáticos y judiciales a los que estuvo vinculado durante su fructífera trayectoria.

Con 72 años de edad, dejaba de existir ese pionero de las alas nacionales que tantos festejos y honores recibió en vida. Había formado una linda familia que orgullosa de sus logros, acompañaba ahora sus restos que, tras una solemne misa realizada al día siguiente en la hermosa Iglesia "San Miguel Arcángel", Templo Vicarial Castrense ubicado en calle Lira, serían sepultados en el Mausoleo de la Fuerza Aérea de Chile del Cementerio General de Santiago.

Funerales de Generales Don Armando Cortínez

En el Mausoleo de la Fuerza Aérea de Chile en el Cementerio General serán sepultados a mediodía de hoy los restos del General de Brigada Aérea (R), Armando Cortínez Mujica, pionero de la aviación nacional que falleció a la edad de 72 años.

El deceso del destacado aviador chileno causó hondas manifestaciones de pesar en circulos de las Fuerzas Armadas, diplomáticos y judiciales a los que estuvo vinculado durante su prolongada trayectoria.

Nacido en Valparaíso en 1896 efectuó sus estudios en la Escuela Militar y al obtener el grado de teniente solicitó su traslado a la Escuela de Aviación de El Bosque llevado por un profundo sentido vocacio-

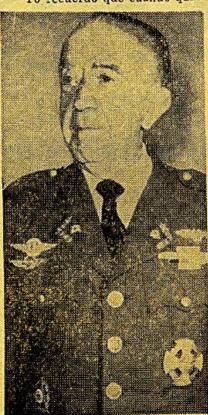
El 5 de abril de 1919 cruzó por primera vez en al historia la Cordillera de los Andes en ambos sentidos. La hazaña la cumplió en un avión Bristol de 110 HP. Ese mismo año viajo a Europa comisionado por el Gobierno por un uño con el objeto de perfeccionar sus conocimientos. En enero de 1921 Lufrió un grave accidente aéreo y retornó a Europa con el objeto de reponerse, pero poste-riormente en 1922 solicitó su retiro de las Fuerzas Armadas. Durante 1957 se desempeñó como Cónsul de Chile en Córdoba y posteriormente en el mismo cargo en San Rafael, República Argentina.

Los restos del general Cortinez fueron trasladados ayer hasta la Vicaría Castrense de calle Lira 137 donde hoy se oficiará una misa por el descanCementerio General, entrada por Avenida La Paz.

RECUERDOS DE UN FAMILIAR

Don Ramón Cortínez Bascuñán, sobrino del aviador desaparecido, al ser consultado nos entregó diversos antecedentes relacionados con la extraordinaria hazaña del pionero de la aviación chilena.

"Yo recuerdo que cuando qui-



General Armando Cortínez

so ingreser a la Escuela de Aviación no tenía antecedentes. Cuando se los solicitaron, señaló que el mejor antecedente era que su padre Eloy Cortínez, diputado balmacedista, ingeniero muy acreditado en aquella época, era quien había construido el edificio de la escuela, ubicado en esa época en calle Blanco", señaló el sobri-

"Esto revela el caracter desenvuelto que lo llevó después a realizar la travesía de los Andes en una época en que ésto constituía un riesgo muy grande, por el poco desarrollo de la aviación. Para realizar el vuelo sustrajo, incluso, la capa de cuero del oficial Jackson, ya que los aviones en aquel tiempo eran totalmente abiertos y el piloto quedaba expuesto al viento y frio de la travesía. Se procuró una estampa de la Virgen del Carmen y, engañando al personal de guardia, realizó el esfuerzo que él inició como una manera de estrechar vinculos con los aviadores argentinos".

Todas estas anécdotas en torno a la vida del aviador han trascendido en la reunión familiar o en las sucesivas visitas que el general Cortinez efectuaba a casa de su sobrino en calle Ginebra. Don Ramón Cortínez conserva un álbum que contiene todas las publicaciones hechas por los diarios de Chile y de Argentina en los días que siguieron a la hazaña del general desapareciTal vez, muchos de estos documentos y otros recortes poco conocidos, sean un nuevo aporte para recordar cómo se ha conquistado el espacio aéreo que alberga a nuestras naciones, pero más que ello, han sido para el autor, testigos presenciales del valor de aquellos valientes hombres que con su decisión, franca camaradería y arrojo hicieron posible que hazañas como las narradas, pasaran dejando tras ellas pruebas irrefutables de la amistad que existe entre los aviadores y más aún, entre los pueblos hermanos.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Diarios El Mercurio de Santiago. Meses de enero a abril de 1919

Fondo Diarios La Nación. Mes de abril de 1919. Universidad Diego Portales

Fondo Diarios La Nación. Mes de diciembre de 1918. Universidad Diego Portales

Ángel María Zuloaga. La victoria de las alas. Historia de la Aviación Argentina. 1958

Carlos Celis Atria. *La Familia Cortínez de Chile 1747-1997*. Revista de Estudios Históricos N°46. Órgano oficial del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas. Santiago, 2005.

Carlos Hernando Leslie. Mil vueltas a la torre. Santiago, 2013

Rodolfo Martínez Ugarte. Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo I. 1966

Norberto Traub Gainsborg. *Abril de un valiente*. Revista Aerohistoria N°3/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Joaquín Alliende Luco. *Nuestra Señora del Carmen*. Editorial Sagrado Corazón de Jesús. Santiago de Chile. 1963

Álbum de recortes varios del Coronel de Aviación (A) Sr. Enrique Flores Álvarez (1919-1920)

Fuerza Aérea de Chile. Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo I. 1999

Revista Sucesos. Mayo de 1919

Revista Chile Aéreo Nº126. 1940

Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

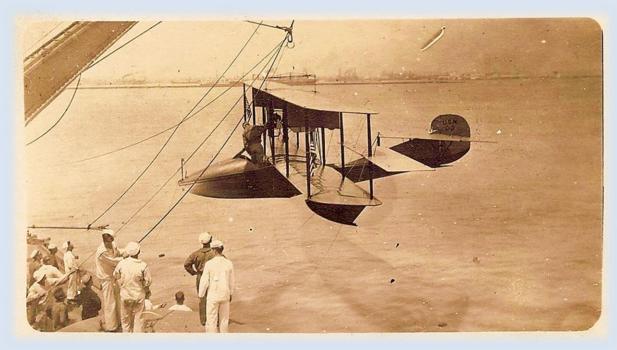
A 105 AÑOS DE LA PRIMERA MISIÓN AÉREA DE COMBATE DE LA MARINA NORTEAMERICANA

"Nativos reportan que en el punto conocido como Punta Gorda, consistente en una construcción de piedra cercana a la playa y aproximadamente a una milla de Veracruz, ha acampado una compañía de soldados mexicanos (unos cien hombres).

Se requiere un informe."9

El 6 de mayo de 1914 el Coronel Waller McGill del cuerpo de Marines de los Estados Unidos envió este mensaje con carácter de urgente al acorazado *USS Mississippi* fondeado en la bahía de Veracruz, la orden iba dirigida al Teniente (junior), Patrick N. L. Bellinger y a Richard C. Saufley, piloto y observador respectivamente, de la primera sección aeronaval, embarcada en ese buque.

De esta forma se iniciaban las misiones aeronavales en la historia de la marina estadounidense. La aviación era nueva, apenas tenía 10 años de haber nacido oficialmente, podemos decir que estaba en su infancia cuando se empezó a teorizar y experimentar su uso militar y naval.



El Teniente (Junior) Patrick Bellinger prepara su hidroplano AB-3 para volar el 25 de abril de 1914. (Fotografía: www.usmilitariaforum.com)

La incorporación de aeroplanos a las fuerzas armadas se puede enmarcar en un proceso que, a decir, de David Woodward se inició en 1854 en las grandes potencias mundiales, después de las guerras de Crimea y Civil estadounidense y culminó en 1914. En este proceso, se empezó a utilizar el ferrocarril,

⁹ Mark L. Evans. "Performed All Their Duties Well", en Naval History Magazine. October, 2009, Vol. 23, Núm. 5, p. 1.

¹⁰ David Woodward, Armies of the World, 1854-1914. Great Britain, G P Putnam's Sons, 1978, pp. 10-19.

el sistema telegráfico alámbrico primero y después el inalámbrico, los vehículos movidos por el motor de combustión interna (automóvil y aeroplano). Estos elementos posibilitaron la concentración, movilidad y avituallamiento de grandes ejércitos por primera vez, además, permitieron que los grandes cuerpos armados tuvieran gran movilidad operativa. Pero como veremos a lo largo de este artículo, los Estados Unidos gran potencia industrial fue un poco a la saga en esta incorporación, no obstante, de experimentar e incorporar las nuevas ideas y avances tecnológicos a su doctrina militar.

El objetivo de este abajo será describir y analizar los primeros experimentos de la marina estadounidense en el uso de la aviación en apoyo de misiones y operaciones de combate. Se explicará cómo se empezó a incorporar la aviación en las fuerzas armadas de tierra y mar en las potencias mundiales, después se mostrará el surgimiento de la aviación naval, para presentar su creación en los EE.UU. Finalmente explicaremos las operaciones en México, así como el tipo de misiones que se cumplieron y los aparatos que se utilizaron.

El surgimiento de la aviación militar

En general se piensa que en la Gran Guerra se utilizó por primera vez la aviación en operaciones militares, además, se considera que en ese conflicto el avión perdió su inocencia, se cree que se perdió el romanticismo de la aviación como una tecnología que acercaría a los seres humanos de distintos países. En realidad, ésta es una idea errónea.

En 1891, antes de que el avión fuera una realidad, el empresario estadounidense del armamento Hiram Maxim (1840-1916), teorizó acerca del bombardeo estratégico, él afirmaba que la máquina voladora debía ser un ingenio de guerra que destruyera por bombardeo aéreo objetivos primarios como puentes, arsenales, fábricas, estaciones ferroviarias, edificios públicos y almacenes, entre otras instalaciones. Estas acciones detendrían al enemigo unas horas, tiempo que si sabían utilizar los ejércitos de tierra podían tomar mejores posiciones defensivas u ofensivas, concluía que las máquinas voladoras serían un factor decisivo en las guerras del futuro.¹²

En 1903, Wilbur (1886-1912), y Orville (1871-1948), Wright lograron realizar el vuelo exitoso en un aparato más pesado que el aire, no obstante que era una nave endeble e inestable, lograron ponerlo en el aire unos cuantos segundos y avanzar otros tantos metros. Para 1908 ya construían aparatos más robustos y con mejor control de vuelo, para el piloto y un pasajero. Ese mismo año Herbert George Wells (1866-1946), escribió la novela de ciencia ficción denominada La guerra en el aire, en ella profetizó los ataques aéreos sobre ciudades y la devastación que provocarían en ellas. Estable en un aparatos más robustos y con mejor control de vuelo, para el piloto y un pasajero. Estable en el aire, en ella profetizó los ataques aéreos sobre ciudades y la devastación que provocarían en ellas. Estable en un aparatos más robustos y con mejor control de vuelo, para el piloto y un pasajero. Estable el aire, en ella profetizó los ataques aéreos sobre ciudades y la devastación que provocarían en ellas.

El Mayor George Squier, ex-comandante de la Aeronautical Section of the United States Signal Corps, publicó un artículo en 1907, en el que afirmaba que en el futuro en las guerras aéreas, los gobiernos enemigos se convertirían en objetivos primarios en los ataques con aeroplanos. De esa forma sin liderazgo el país enemigo se sumiría en el caos. Squier estaba de acuerdo con las expectativas de los

12 S. Maxim Hiram, "Locomotion through the Air: Aerial Navigation", en The Century; a popular quarterly, Vol. XLII, Num. 6 (Oct.,1891), p. 836. Michael, Paris, "The Rise of the Airmen: The Origins of Air Force Elitism, c. 1890-1918", en Journal of Contemporary History, Vol. 28, No. 1 (Jan., 1993), pp. 123-141. Y Charles J., Gross, "George Owen Squier and the Origins of American Military Aviation", en The Journal of Military History, Vol. 54, No. 3 (Jul., 1990), pp. 281-306.

¹¹ Loc. cit., p. 32.

¹³ Michael White, The fruits of war. How Military Conflict Accelerates Technology. Great Britain, Poket Books, 2005, p. 211.

¹⁴ Herbert G. Wells. *La guerra en el aire*. Originalmente esta novela se publicó por entregas en Pall Mall Magazine, Londres, 1908.

hermanos Wright de que en las contiendas por venir las armas aéreas podían atacar por aire. En 1909, Lord Montagu de Beaulieu (1866-1929), hizo eco a las palabras de Maxim, al dar una conferencia en la National Defence Association en la Mansion House Londres. Este barón sugirió que en el primer ataque en una guerra aérea se tenían que atacar los centros nerviosos del enemigo: gobierno, comunicaciones, etcétera, desde su perspectiva ello provocaría la perdida de liderazgo y la parálisis nacional del enemigo.¹⁵

En la guerra contra el Imperio otomano, Italia envió al norte de África un cuerpo expedicionario que incluía una sección de aviación con nueve aeronaves y dos dirigibles, ¹⁶ esta unidad aérea llevó a cabo misiones de reconocimiento y ataques de bombardeo en las posiciones turcas. ¹⁷ El periódico The Times de agosto de 1912 afirmaba que: el uso del avión en Trípoli había convencido a todos los que pudieron ver su utilización en la guerra, ¹⁸ de esa forma la sección aérea italiana fue reforzada para fines de 1912.

En esos mismos años observadores militares británicos que presenciaron la guerra entre Italia y el Imperio otomano enviaron reportes sobre las operaciones aéreas en Trípoli. También, sobre las Ilevadas a cabo por Francia y España con utilización de aviones para buscar y ubicar a los moros en Marruecos y en el norte de África, su conclusión fue que la aviación podía servir para el control del Imperio en ultramar.¹⁹

Las guerras balcánicas de los años 1912 y 1913 dieron firmes argumentos a los defensores del aeroplano como arma de guerra, cuando aviones búlgaros, pilotados por aviadores rusos volaron misiones de reconocimiento y bombardeo sobre Adrianópolis en Turquía. En 1914, un poco antes del inicio de la Gran Guerra, los alemanes construyeron un aeropuerto al suroeste de África en Karibib con propósitos militares y administrativos.

Estas guerras regionales que se llevaron a cabo en distintas partes del mundo entre 1911 y 1913, confirmaron dos teorías acerca del empleo de aeroplanos en operaciones militares: a) El poder aéreo se mostró como un arma efectiva para la seguridad imperial y, b) los aparatos más pesados que el aire podían operar en climas y territorios difíciles en las guerras coloniales.²¹

Entre los años de 1907 y 1914, la mayor parte de las potencias mundiales empezaron a establecer cuerpos, grupos o secciones aéreas. Paradójicamente, en los Estados Unidos, país al que se reconoce el primer vuelo exitoso de un artefacto más pesado que el aire, era el país más atrasado en aviación militar al momento de estallar la Gran Guerra.

En Gran Bretaña, por ejemplo, después del vuelo de Louis Blériot en 1909 a través del Canal de la Mancha (o Inglés), se insistía que se tenían que crear políticas de desarrollo naval y militar, pues las

¹⁵ Paris, Op. cit., 1993, p. 133.

¹⁶ Richard Overy, "Air Warfare", en Charles Townshend. The Oxfords History of Modern War. Great Britain, Oxford University Press (New Edition), 2005, p. 262.

¹⁷ Michael Paris, "Air Power and Imperial Defence 1880-1919", in Journal of Contemporary History, Vol. 24, No. 2, Studies on War (Apr., 1989), pp. 220-221.

¹⁸ Citado por Ibid., p. 220.

¹⁹ Ibid., p. 221.

²⁰ Idem., pp. 220-221.

²¹ Loc. cit.

fases experimentales del empleo del aeroplano ya se habían superado y se estaba considerando su uso en la guerra.²² El Departamento de Guerra destinó 10,000 libras para invertir en aviones militares, en 1911 se creó el Air Batallion (AB) adscrito a la Royal Engineers Division con una compañía de dirigibles y otra de aeroplanos, conformada por cinco naves cuyo propósito era el reconocimiento aéreo. En ese año, el mismo Departamento decidió transformar la Royal Balloon Factory en Royal Aircraft Factory, a esta iniciativa siguió la de transformar el AB en The Royal Flying Corps (RFC, Reales Cuerpos Voladores), constituido por dos alas: The Naval Wing y The Military Wing, en abril de 1912. Hasta la fecha Gran Bretaña es la única entidad que conserva esta estructura para sus fuerzas aéreas. También se creó The Central Flying School (Escuela Central de Vuelo), en Salisbury Plain.²³

Gran Bretaña antes del inicio de la contienda tenía ocho empresas constructoras; Alemania poseía seis; por su parte, Italia sólo contaba con dos; Rusia sólo una y Austria-Hungría: dos. Un caso paradójico lo constituyó el gigante industrial de Norteamérica: los Estados Unidos. Pese al tamaño de su industria, incluso de sus empresas automotrices al estallido de la guerra sólo tenía dos empresas: la Dayton Wright (de Orville Wright), y la Curtiss Aeroplane and Motor Corporation. La Boeing Airplane Company se creó hasta 1916 (con el nombre de B&W), y no fabricó aviones para la guerra.²⁴

La creación de la aviación naval

Los inicios de la aviación naval se pueden ubicar en 1900, cuando la Marina Imperial Rusa adoptó globos aerostáticos para observar barcos enemigos, a pesar de ello, en los años de 1904-1905, durante la Guerra Ruso-japonesa, las flotas rusas del océano Pacífico y del mar Báltico fueron derrotadas por la marina del Imperio japonés, lo que significó la derrota del gran imperio de los zares. Entre los años de 1910 a 1914, los altos mandos de las marinas de guerra de las potencias mundiales empezaron a utilizar aviones en misiones de reconocimiento.²⁵

Nuevamente, en el Imperio ruso el gran duque Aleksandr Mihailovich (1866-1933), Primo del Zar Nicolai II (1868-1918), y almirante en la marina imperial reconstruyó el poderío naval ruso. A Mihailovich le impresionó la travesía de Louis Blériot en 1909 por el canal inglés, de tal forma que destinó fondos para comprar aviones franceses, entrenar pilotos rusos y estableció una escuela de aviación naval en Crimea. De esta manera en 1912 la marina rusa organizó servicios aéreos para sus flotas del Báltico y el Mar Negro.²⁶

En 1912, la marina de guerra más importante del mundo: la británica, descubrió el potencial bélico que le daba la incorporación de la aviación a su arsenal. En el mes de abril de ese año, Jorge V rey de Inglaterra e Irlanda del Norte (1865-1936), envió un memorando muy interesante a ambas cámaras del Parlamento acerca de la aviación militar y naval en su imperio. En el documento explicaba que el gobierno estaba impresionado con el estado que guardaba la aero-navegación en ese país comparada

²² Massachusetts Institute of Technology (MIT), Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912 s/f

²³ Justin D. Murphy, *Military Aircraft, Origins to 1918*. An Illustrated History of their Impact. United States of America, ABC-CLIO, p. 35. Y MIT, Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f

²⁴ Michael Sharpe, Biplanos, triplanos e hidroaviones, España, Libsa, 1ª. reimp., 2002, y Military factory. http://www.militaryfactory.com/aircraft/aircraft-1910-1919.asp. 2014/02/14, y Murphy Op. cit., pp. 207-286.

²⁵ An Illustrated History of World War I. http://www.wwiaviation.com/seaplanes.html. 14/06/2014.

²⁶ Murphy, Op. cit., pp. 197-198.

con el progreso que había alcanzado en otras potencias navales y militares, por lo que era necesario y urgente el establecimiento de un servicio aéreo eficiente en ese país.

El rey aseguraba que en el conflicto que se llevaba a cabo en Trípoli, el aeroplano había mostrado su eficiencia en tareas de reconocimiento militar y no dudó en afirmar que estos aparatos eran una parte importante del equipo militar en el campo de batalla. Añadió, que los usos estratégicos y tácticos del avión en conjunto con las operaciones de la flota ya no podían desarrollarse de la misma forma, de tal manera que no se podía permitir a Inglaterra quedar a la saga de experimentar ese progreso.

Jorge V estaba consciente que la política para el desarrollo de aeroplanos navales y militares se había retrasado en su país, e incluso otras potencias y empresas privadas habían tomado la delantera. Pero también le quedaba claro que ahora el uso de aviones en la guerra era extensivo y debía de dejarse la fase experimental para entrar en una política activa y extensiva de su utilización en el imperio.²⁷

En el documento se propone la creación de The Royal Flying Corps, se daban las condiciones del servicio, se proponía también la creación de The Central Flying School" (en Salisbury Plain), los cursos que ofrecería la escuela, cuántos aeroplanos tendría, los edificios, transportes, etcétera. También se sugería que The Royal Flying Corps estuviera compuesto por dos Alas: The Naval Wing y The Military Wing. También se planteaba la creación de The Royal Aircraft Factory.²⁸

El primer Lord del Almirantazgo Winston Churchill (1874-1965), apoyó la inclusión de aeroplanos en la marina y jugó un papel muy importante en la organización del Royal Naval Air Service (RNAS), como el ala naval del Royal Flying Corps, al año siguiente.²⁹

En ese mismo año de 1912, el Royal Naval Air Service (RNAS) británico instaló plataformas en buques desde las que experimentó despegues de aviones, pronto se descubrió que ésta no era una solución práctica. El problema era que los aeroplanos no tenían donde aterrizar.

Por su parte, es muy interesante observar que la marina de los Estados Unidos entre 1890 y 1914 incrementó sus gastos navales del 6.9 al 19 por ciento, respectivamente. De tal forma que al momento del estallido de la Primera Guerra era la tercera armada del mundo, sólo detrás de la Royal Navy británica (primera) y la Marina de Guerra alemana (segunda).³⁰

En esta armada el Mayor General George Owen Squier, Capitán Washington Irving Chambers y el Coronel de Ejército Virginius E. Clark. Chambers, considerados entusiastas y pioneros de la aviación naval y militar,³¹ en 1908, iniciaron los experimentos en el campo de la aviación de guerra. En ese mismo año, el teniente George C. Sweet y William McIntee observaron las pruebas de los hermanos Wright. Dos años después, el Almirante George Dewey (1837-1917), presidente del Consejo Conjunto del Ejército y la Armada, ordenó al capitán Washington Irving Chambers, encargado de la Jefatura de la Oficina de Ordenanza de la Marina, que investigara las posibilidades de la aviación naval. Para lo

_

²⁷ MIT Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f.

²⁸ MIT Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f

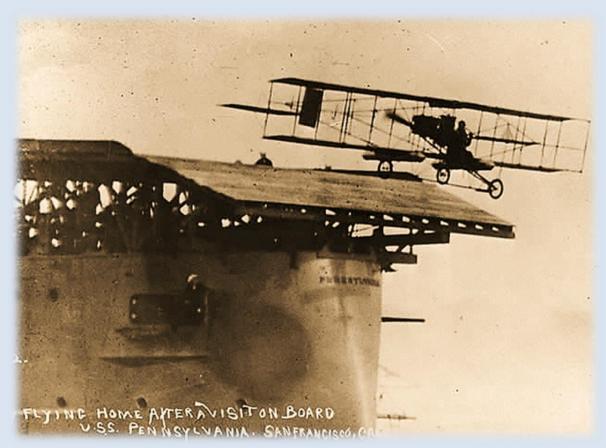
²⁹ Murphy, Op. cit., pp. 185-186.

³⁰ Paul Kennedy, Auge y caída de las grandes potencias. España, Plaza y Janes Editores, 1998, p. 396.

³¹ Gross, Op. cit., p. 282.

cual Chambers adquirió dos biplanos Curtiss designados como A-1, por un costo total de 4.400 dólares norteamericanos. Con estos aeroplanos Chambers inició pruebas de despegue y aterrizaje en buques a los que se les habían instalado plataformas de madera a manera de pistas.³²

El 14 de noviembre de 1910, Eugene Burton Ely a bordo de uno de los biplanos Curtiss realizó el primer despegue desde el crucero ligero *USS Birmingham,* anclado en Hampton Roads, Virginia. Ese mismo mes, Glenn Curtiss ofreció de forma gratuita al Secretario de Guerra un curso para un oficial naval. Además, Glenn Curtiss y Chambers diseñaron y fabricaron los primeros aviones navales y en 1911, se estableció la primera base aeronaval en Annapolis, Maryland, por instancias del segundo.³³



Despegue del biplano Curtiss A-1 desde el USS Pennsylvania (Imagen cortesía del US Navy Historical Center)

Dicho curso se denominó: Desarrollo y adaptabilidad del aeroplano para propósitos militares. El teniente Theodore Gordon "Spuds" Ellyson fue enviado al campo de aviación de la compañía Curtiss en North Island, San Diego, California. Ellyson completó su instrucción en abril de 1911 y recibió el certificado N°1 como aviador naval. Por su parte, en enero de ese año, el mismo Eugene Ely realizó un aterrizaje en la cubierta del crucero pesado *USS Pennsylvania*, estacionado en la bahía de San Francisco.³⁴

³² M.A. Joenks. The Evolutionary Development of the Patrol Aircraft in the United States Navy. USA, Master of Arts in Diplomacy and Military Studies, 2008, pp. 1-2.

³³ Gross, Op. cit., p. 282

³⁴ Firstworldwar.com. http://www.firstworldwar.com/airwar/navalwarfare.htm. 14/06/2014

El interés por la aviación naval en algunos elementos de la marina estadounidense se puede apreciar en el folleto publicado por el United States Naval Institute Proceedings, en junio de 1912, que fue la reimpresión de un artículo titulado Aviation in the Navy (Aviación en la marina), publicado en 1910 en París y escrito por el Teniente E. Lapointe de la marina francesa. Lapointe expresó al final de dicho documento sus conclusiones acerca de la aviación aplicada a la marina de guerra, afirmaba que: los aeroplanos eran considerados universalmente como instrumentos deportivos que sólo, en casos especiales, se admitía que podían ofrecer servicio en el campo militar y con muy raras excepciones a la marina.

Lapoint criticó que en Francia se gastaron millones de francos (400 millones), en la adquisición de acorazados y no se compraron naves aéreas. Afirmaba que eran necesarios los barcos en la marina de guerra de distintos tipos, tantos como lo permitiera el presupuesto para asegurar la victoria: acorazados, cruceros, escoltas, exploradores, destructores, submarinos botes torpederos y submarinos, así como, todos los buques auxiliares para integrar una flota de batalla. Sin embargo, el avión podía servir para la observación del enemigo si se le dotaba del telégrafo inalámbrico y se preguntaba por qué no podía servir también como arma de guerra. Añadía, además, que el avión naval debía de tener ciertas características especiales, como los hidroaviones o los de alas abatibles, para que pudieran ser embarcados, pudieran ser lanzados al aire y pudieran posarse en la cubierta de los barcos.35

De acuerdo con las premisas anteriores la Marina reconoció las posibilidades de la aviación naval, así como los esfuerzos del capitán W. I. Chambers, de tal forma que se persuadió al Congreso para firmar la Naval Appropriation Act entre los años de 1911 y 1912, en la que se dotaba de presupuesto para el desarrollo aeronáutico a las fuerzas armadas. Al propio capitán se le ordenó estudiar todos los elementos de la aviación naval.

En octubre de 1913, el Secretario de la Marina, Josephus Daniels (1862- 1948), solicitó al propio Chambers que realizara el plan para establecer las necesidades de la aeronáutica, además de implementar la política que guió la evolución de la aviación en esa dependencia. Una de las recomendaciones más importantes fue la de establecer una estación de entrenamiento en Pensacola, Florida.36

En la página oficial de la marina de los Estados Unidos, se afirma que en los años de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), Pensacola era la única estación naval de entrenamiento tenía 38 aviadores, se habían enlistado 163 reclutas para su entrenamiento y contaba con 54 aeroplanos. Para noviembre de 1918, al momento de la firma del armisticio en Europa, existían 438 oficiales y 5.538 cadetes alistados, había aproximadamente 1.000 aviadores navales, en la marina. Al final de la guerra hidroplanos, dirigibles y globos aerostáticos se conservaban en los hangares de Pensacola. Éstos abarcaban una extensión cercana a una milla sobre la costa, además, de que la mayoría de los cadetes que ingresaban a la misma provenían de la Academia Naval de Annapolis, razón por la cual Pensacola recibió el mote de la "Annapolis del Aire".³⁷

³⁵ MIT, Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace, AC 43, Box 14, folder. 37, s/f.

³⁶ CNCI. http://www.cnic.navy.mil/regions/cnrse/installations/nas_pensacola/about/history.html (16/06/2014).

³⁷ Loc. cit.

Pero este sitio electrónico no menciona la experiencia operativa que los pilotos navales estadounidenses de Pensacola tuvieron en Veracruz, en donde quizá haya sido la primera en su historia, misma que veremos en el siguiente apartado.

La aviación naval en la intervención norteamericana de 1914 a México

La invasión de las fuerzas navales estadounidenses inició el 21 de abril de 1914. La fuerza de tareas principal estuvo integrada por los acorazados de la clase Florida: *Florida* y *Utah*, así como el crucero auxiliar *Prairie*,³⁸ además una cantidad no especificada de buques menores como destructores, cañoneros y de apoyo. El alto mando de la marina decidió probar la aviación en tareas de reconocimiento y observación, de tal forma se resolvió enviar dos secciones aeronavales a México: la primera, era el grupo de aviación acantonado en la base de Pensacola, Florida, recibió la orden el 20 de abril (24 horas antes del asalto a Veracruz), de embarcarse en el crucero *USS Birmingham*, buque que se uniría a la fuerza de tareas en Tampico, Tamaulipas. Este primer grupo aeronaval estaba constituido por tres pilotos, doce hombres de servicio y tres aeroplanos. El teniente John H. Towers, comandaba esta sección, bajo su mando iban el primer teniente Bernard L. Smith, Ensign Godfrey de C. Chevalier, diez mecánicos y un cocinero.³⁹

Al día siguiente, la segunda sección aérea, también estacionada en Pensacola, abordó el acorazado *USS Mississippi*, que tomó rumbo al sur hacia Veracruz, para apoyar las operaciones en dicho puerto. Este grupo estaba integrado por el Teniente (junior), Patrick N. L. Bellinger, tres estudiantes de piloto y dos aviones.

Éstas fueron las primeras operaciones de la aviación naval en la historia de la marina de los EE.UU., también fue un experimento para los estadounidenses, al igual que lo sucedido con la aviación militar el primer cometido que se dio a los aeroplanos y sus pilotos fue el de observación y reconocimiento. La fuerza invasora esperaba un contraataque de tropas mexicanas, por la zona de Boca del Río, también pensaban que los buques de la marina mexicana *Bravo*, *Morelos* y *Zaragoza*, así como, las tropas acantonadas en San Juan de Ulúa y el Baluarte de Santiago pudieran actuar al margen de los mandos superiores y decidir atacar tanto a las tropas desembarcadas como a los buques de guerra estadounidenses.

Entre las dos secciones sumaron nueve vuelos en dieciocho días. El primer barco en arribar a la zona del puerto de Veracruz el día 24 de abril fue el *USS Mississippi* y el *USS Birmingham* llegó de Tampico hasta el 24 de mayo.

Las operaciones aéreas iniciaron el 25 de abril. El primer vuelo lo realizó la sección a bordo del *Mississippi*, el teniente Patrick N. L. Bellinger piloteó un bote volador Curtiss AB-3, la misión consistió en un vuelo de observación sobre la ciudad y búsqueda de minas marinas en la bahía, pues los altos mandos de la escuadra suponían que las autoridades mexicanas podían haber utilizado estas armas como defensas navales. Bellinger nunca encontró tales minas. Tres días más tarde, el mismo Bellinger

³⁸ Los acorazados se empezaron a utilizar en las flotas de guerra en 1875 y se dejaron de utilizar después de la Segunda Guerra Mundial periodo en el que fueron considerados los buques más importantes (de primera línea o batalla) de las armadas, tenían un blindaje muy grueso en sus cascos y artillería principal de gran calibre entre 350 y 480 mm. Por su parte, un crucero auxiliar es un buque de propósitos civiles armado para la guerra, por su capacidad para el transporte de pasajeros el Prairie fue el que más tropas desembarcó en Veracruz.

³⁹ Evans. Op. cit., p. 8.

y Ensign Walter D. LaMont realizaron otro vuelo con la tarea de fotografiar la bahía de Veracruz, a una altura aproximada de 200 pies (61.68 m).

En el segundo día de mayo, esta misma tripulación realizó su primera misión de combate se trataba de un ataque a tierra en apoyo a un grupo de marines acampados cerca de Boca del Río y el río Tejar. La información se transmitió por el Mayor Russell del Cuerpo de Marines, que comandaba el batallón que supuestamente estaba bajo ataque de fuerzas mexicanas. En diez minutos Bellinger y LaMont abordaron un hidroavión AH-3, volaron sobre la costa hasta Boca del Río, encontraron el río Tejar y siguieron su curso algunos kilómetros, pero no encontraron a las fuerzas mexicanas.⁴⁰

El día 6 de mayo Bellinger a bordo del AH-3, en compañía del teniente Richard C. Saufley como observador sobrevoló Boca del Río y el puente de Antigua, buscando a la compañía del ejército mexicano, pero nuevamente su búsqueda fue infructuosa, no obstante al ser izado el hidroavión en el acorazado *Mississippi*, encontraron perforaciones de proyectiles de fusilería.

La reacción de las fuerzas armadas mexicanas esperada por Fletcher nunca se dio, por lo que la necesidad de los servicios de observación y reconocimiento de la Segunda Sección Naval disminuyeron, entonces, ésta realizó misiones de instrucción de los jóvenes pilotos. Asimismo, las tripulaciones y sus aeroplanos ya acusaban signos de cansancio.

El 24 de mayo, la Primera Sección arribó a Veracruz para suplir a la Segunda, pero sólo realizó vuelos de instrucción, en el mes de junio las dos secciones recibieron la orden de regresar a su base en Pensacola.

Los primeros aeroplanos navales de Estados Unidos

Como se pudo observar, la marina de guerra de los Estados Unidos utilizó dos tipos de aeroplanos en la invasión a Veracruz en 1914: El hidroavión y el bote (o barco) volador.

El hidroavión esencialmente era un aeroplano construido para operar desde tierra, al que se le sustituía el tren de aterrizaje por flotadores para que pudiera despegar desde el mar, lagos o ríos muy caudalosos y de corrientes tranquilas y, por supuesto, acuatizar (aterrizar).

El hidroavión generalmente tenía un motor de pistón en la nariz del mismo, no obstante, los flotadores adicionaban peso y resistencia al aeroplano. Éstos, también, afectaban el rendimiento del aparato lo hacían menos maniobrable durante el vuelo, reducían su velocidad y altitud alcanzada al incrementar su peso vacío.

El bote (o barco) volador debía su nombre a la forma que adoptaba la parte inferior de su fuselaje, que tenía el perfil de un bote o barco, lo que le permitía operar desde el agua. No obstante, que el hidroavión era más popular, el fuselaje del bote volador era más aerodinámico, debía tener el motor en la parte superior, por encima de las alas para evitar que absorbiera agua en el momento del despegue o del acuatizaje, pero ello dificultaba el mantenimiento.⁴¹

-

⁴⁰ Loc. cit

⁴¹ Justin D. Murphy, *Military Aircraft, Origins to 1918*. An Illustrated History Of Their Impact. United States of America, ABC-CLIO, pp. 199-200.

Los dos modelos de aeroplano que presentó la marina estadounidense en Veracruz fueron diseñados y construidos por la empresa Curtiss Aeroplane and Motor Company, cuyo propietario fue Glenn Hammond Curtiss, considerado uno de los pioneros de la industria aeronáutica y el padre de la aviación naval en los Estados Unidos.

El AH-3 fue un aeroplano diseñado originalmente para operar desde tierra, se construyó como avión escuela, por lo que llevaba al piloto y un pasajero, servía muy bien como aparato de reconocimiento, al llevar al piloto y un observador, para su uso naval se le añadieron un flotador central y uno en cada ala. Estaba impulsado por un motor Curtiss OXX-3 V-8, alcanzaba una velocidad aproximada entre 97 y 105 km/h (véase cuadro 1).

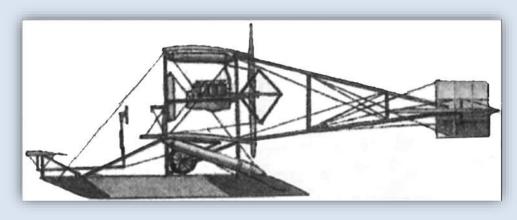


Figura 1. Dibujo de un Curtiss AH-3

Fuente: Flying Machines. http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft25875.htm. 03/02/2014.

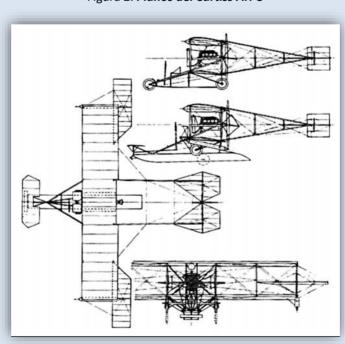


Figura 2. Planos del Curtiss AH-3

Fuente: http://www.aviastar.org/pictures/usa/curtiss_triad.gif. 03/02/2014.

Las figuras 1 y 2 muestran al Curtiss AH-3, en ellas se puede observar la estructura de largueros y cables para dar forma al aeroplano, además, de que no tenía una cubierta que diera forma al fuselaje, no existía una cabina que protegiera al piloto y copiloto que iban a la intemperie.



Uno de los primeros hidroplanos AH-3 adquiridos para la Aviación Naval

Cuadro 1. Ficha técnica del Curtiss AH-3

Motor	1 x 75 hp Curtiss OXX V-8	
Peso		
Al despegar	715 kg	1576 lb
Vacío	420 kg	926 lb
Dimensiones		
Envergadura	11.28 m	37 ft 0 in
Largo	8.71 m	29 ft 7 in
Alto	2.69 m	9 ft 10 in
Área alar	26.57 m ²	286.00 sq ft
Rendimiento		
Velocidad máxima	97-105 km/h	60 mph
Tripulación	Dos (piloto y observador)	

Fuente: http://www.aviastar.org/pictures/usa/curtiss_triad.gif. 03/02/2014.

Por su parte, el AB-3 era un bote volador con el mismo motor fabricado por Curtiss de 75 caballos de fuerza, Curtiss OXX-3 V-8, es decir, era de ocho pistones en configuración V, su velocidad máxima era de 88.8 km/h, su alcance era de 1.370 km y el techo de servicio alcazaba los 1.387,8 m. Este avión también lo usaron las marinas rusa e italiana (véase Cuadro 2).

Cuadro 2. Ficha técnica del Curtiss AB-3

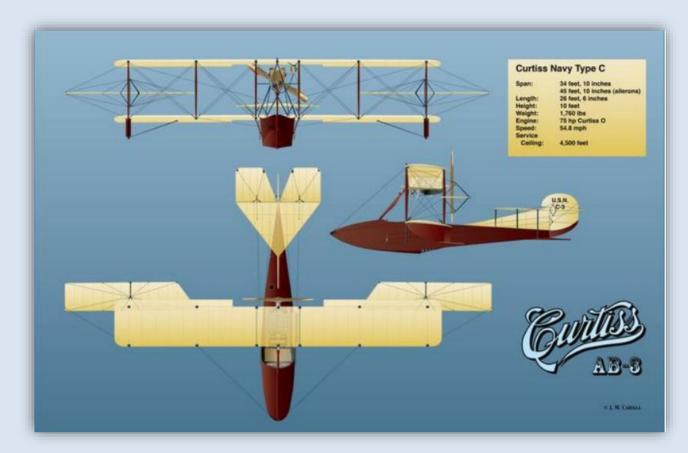
Motor	1 × Curtiss OXX-3 V-8, 100 hp (75 kW)
Envergadura	45 ft 1 3/8 in (13.75 m)
Área alar	387 ft² (36.0 m²)
Largo	27 ft 9 3/4 in (8.47 m)
Alto	11 ft 27/8 in (3.42 m)
Peso vacío	1,860 lb (844 kg)
Peso total	2,460 lb (1,116 kg)
Velocidad máxima	69 mph (111 km/h)
Alcance	851 miles (1370 km)
Duración	5 horas 30 min
Techo de servicio	4,500 ft (1,370 m)
Velocidad de ascenso	230 ft/min (1.2 m/s) 2,300 ft (700 m): 10 min
Tripulación	Dos (piloto y observador)

Fuente: An Illustrated History of World War I. http://www.wwiaviation.com/Curtiss.html. 12/06/2014.

Figura 3. Planos del Curtiss AB-3



Se pueden ver las diferencias entre los aviones AH-3 (en primer plano) y los AB-3 (al fondo), se observan también que los aviones portaron por primera marcas de identificación, en este caso la bandera de 13 estrellas de la US Navy.



Fuente: An Illustrated History of World War I. http://www.wwiaviation.com/Curtiss.html. 12/06/2014. (Autor: Jim M. Caiella)

Estas fueron las dos primeras aeronaves de uso naval en la marina estadounidense, a partir de éstas se desarrollaron nuevos modelos más robustos y con mejores características, como los Curtiss H-12 y H-16 Large America construidos en el año de 1917, diseñados y construidos por el mismo fabricante.

Conclusiones

Entre los años de 1910 y 1914 las marinas de guerra del reino de Italia, el Imperio ruso, la Gran Bretaña y los Estados Unidos se interesaron por una nueva tecnología: los aparatos voladores más pesados que el aire. Esta innovación científica, tecnológica e industrial tenía amplias posibilidades para su utilización como arma de apoyo para las flotas de guerra de esos países. Otras potencias como Francia, Alemania o Austria-Hungría lo hicieron hasta iniciada la guerra o después de ella.

De tal forma que antes del estallido de la Gran Guerra incorporaron secciones o grupos aéreos a las escuadras navales, además de evaluar la posibilidad de utilizar aeroplanos embarcados, para lo cual nacieron el hidroplano y el bote volador. Su tarea básica fue la de reconocimiento y observación, incluso con la utilización de la fotografía.

En particular para los EE.UU., se presentó la gran oportunidad de evaluar sus unidades aeronavales en el episodio que ellos denominaron la crisis de Veracruz. Dos secciones aéreas fueron enviadas en sendos buques de batalla estadounidenses. La número dos llegó primero a Veracruz y la uno estuvo la mayor parte del tiempo en la zona de Tampico.

El tiempo de estancia de las secciones aeronavales en Veracruz fue corto, recordemos que la invasión se dio entre el 21 de abril y el 23 noviembre de 1914 y los aviadores navales llegaron el 24 del primer mes y regresaron a su base en Pensacola, en junio. Éstas secciones sólo en las primeras misiones realizaron reconocimiento y observación de posibles tropas mexicanas que se pensaba llegarían a Veracruz para realizar un contraataque contra sus fuerzas acantonadas en distintos puntos del puerto. También se intentó localizar minas en la bahía de este puerto por el peligro que representaban para los buques estadounidenses.

Después de algunas semanas en la que no se encontraron minas y la posibilidad de un contraataque mexicano desapareció, las secciones aeronavales llevaron a cabo misiones de entrenamiento para sus observadores y jóvenes pilotos adscritos a éstas. También hay que agregar que los vuelos no estuvieron exentos de problemas. Fallas en los motores, en las estructuras de los aeroplanos o en las plataformas de despegue de madera construidas en la popa de las cubiertas de dos buques de batalla. Para algunos autores los aeroplanos que llevaron a Veracruz los estadounidenses eran más limitados que los que estaban por ver acción en Europa en ese mismo año.

Es interesante añadir que las fotografías de los muelles, fortines y ciudad de Veracruz tomadas por la sección aeronaval, dos representan la primera experiencia de fotografía aérea o recofoto en la historia de la marina estadounidense y también son las primeras tomas aéreas de este puerto.

Con respecto a las teorías, tecnología, estrategia, tácticas y misiones que llevaron a cabo los estadounidenses es importante acotar que quedan abiertos elementos para el análisis, debemos pensar que todo era nuevo en el arma de aviación naval y a través de la teorización, la experimentación, el ensayo y error se fueron construyendo los nuevos saberes que cambiarían el concepto de guerra en el siglo XX. La aviación militar, en general y la naval en particular: altos mandos, pilotos, personal de cubierta y tierra, diseñadores y constructores, fueron actores sociales que dieron vida a nuevos conceptos y tácticas de guerra en la primera mitad del siglo XX.

Federico Lazarín Miranda

Profesor investigador Área de Historia del Estado y la Sociedad, Universidad Autónoma Metropolitana campus Iztapalapa. Coordinador de la Línea de Historia del Posgrado en Humanidades. Responsable del Cuerpo Académico de Historia Mundial PROMEP.

Bibliografía:

Fuentes de archivo

• MIT, Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f.

Fuentes bibliográficas

Kennedy, Paul, Auge y caída de las grandes potencias. España, Plaza y Janes Editores, 1998.

- Murphy, Justin D., *Military Aircraft, Origins to 1918. An Illustrated History of their Impact. United States of America*, ABC-CLIO.
- Overy, Richard, "Air Warfare", en Charles Townshend. *The Oxfords History of Modern War.* Great Britain, Oxford University Press (New Edition), 2005.
- Sharpe, Michael, Biplanos, triplanos e hidroaviones, España, Libsa, 1ª. reimp., 2002.
- White, Michael, *The fruits of war. How Military Conflict Accelerates Technology.* Great Britain, Poket Books, 2005.
- Woodward, David, Armies of the World, 1854-1914. Great Britain, G P Putnam's Sons, 1978.

Fuentes hemerográficas

- Evans, Mark L., "Performed All Their Duties Well", en *Naval History Magazine*. October, 2009, Vol. 23, núm. 5.
- Gross, Charles J., "George Owen Squier and the Origins of American Military Aviation", en *The Journal of Military History*, Vol. 54, No. 3 (Jul., 1990), pp. 281-306.
- Hiram, S. Maxim, "Locomotion through the Air: Aerial Navigation", en *The Century; a popular quarterly*, Vol. XLII, Núm. 6 (Oct.,1891).
- Joenks, M. A., *The Evolutionary Development of the Patrol Aircraft in the United States Navy*. USA, Master of Arts in Diplomacy and Military Studies, 2008.
- Paris, Michael, "The Rise of the Airmen: The Origins of Air Force Elitism, c. 1890-1918", in *Journal of Contemporary History*, Vol. 28, No. 1 (Jan., 1993).
- Paris, Michael, "Air Power and Imperial Defence 1880-1919", in *Journal of Contemporary History*, Vol. 24, No. 2, Studies on War (Apr., 1989).

Fuentes electrónicas

- An Illustrated History of World War I. http://www.wwiaviation.com/Curtiss.html. 12/06/2014.
- An Illustrated History of World War I. http://www.wwiaviation.com/seaplanes.html. 14/06/2014.
- Aviastar. http://www.aviastar.org/pictures/usa/curtiss_triad.gif 03/02/2014.
- Commander, Navy Installations Command (CNIC).
 http://www.cnic.navy.mil/regions/cnrse/installations/nas_pensacola/about/ history.html 16/06/2014.
- Firstworldwar.com. http://www.firstworldwar.com/airwar/ navalwarfare.htm. 14/06/2014.
- Military factory. http://www.militaryfactory.com/aircraft/ aircraft-1910-1919.asp 2014/02/14.
- La Aviación en la Revolución Mexicana V: Carranza, Villa y la invasión de Veracruz. http://drsamuelbanda.blogspot.com/2012/11/la-aviacion-en-la-revolucion-mexicana-v.html

VI. AVIONES CON HISTORIA



Fotografía histórica del Boeing B-17G en la Escuadrilla N° 5 de la Fuerza Aérea de Chile en Balmaceda (Archivo Rino Poletti Barrios)

Boeing B-17 G en Chile

En la historia aeronáutica de Chile, podemos mencionar bastantes aeronaves históricas que tuvieron participación en la Segunda Guerra Mundial, y que en algún momento post conflicto, volaron por nuestros cielos patrios.

Transcribiremos en esta ocasión el historial de esta Fortaleza Boeing B-17G-85-VE, número de serie 44-8846, entregada por la fábrica de Lockheed-Vega en Burbank, California en diciembre del año 1944.

El 1 de marzo de 1945, el avión fue trasladado a la Base Aérea de la Real Fuerza Aérea Inglesa, RAF, Palebrook, asignado al 511th Bomb Squadron, 351st Bomb Group. El avión tuvo participación en bombardeos sobre Alemania, volando en seis misiones, la última de ellas el 20 de abril del año 1945.

Cuando la guerra terminó el 351st Bomb Group, regreso a Estados Unidos, siendo transferido el avión al 365th Bomb Squadron con sede en la base RAF de Chelveston. Posteriormente volvió a su país natal, donde prestó servicios hasta el año 1954.

Fue vendido al Instituto Geográfico Nacional de Francia, entidad que lo utilizó treinta años para realizar trabajos de reconocimiento aéreo y aerofotogrametría, volando por todo el mundo desde el Polo Norte, hasta la zona austral de Chile.



Otra notable imagen del B-17 en Balmaceda, en el año 1971. (Archivo Rino Poletti Barrios)

En el año 1985, la Superfortaleza B-17 fue adquirida por uno de los pilotos más célebres de Francia, Jean Baptiste Salis.

La vocación aeronáutica de Salis, se gatilla con el cruce del Canal de la Mancha realizado por Louis Blériot en el año 1909, siendo piloto e instructor durante la Primera Guerra Mundial, piloto de exhibiciones, fabricante de aeronaves, entre otros. A la edad de 59 años, realizó el sueño de su vida, emular al pionero francés, cruzando el Canal de la Mancha en un aeroplano Blériot XI restaurado. Posteriormente en el año 2009, su hijo Jean repitió la hazaña.

Hoy la tercera generación de la familia Salis con su nieto Edmon, tiene a cargo el Salis Flying Museum, en el aeródromo de Cerny La Ferté Alais (LFFQ), al sur de Francia. este museo se especializa en aviones de la primera y segunda guerra mundial.

El Salis Flying Museum, ha colaborado con la producción de varias películas. donde los bombarderos B-17 han sobresalido, prestando su "Fortaleza Volante" para el rodaje de "Memphis Belle", " The Great Ramble", "Mother and Country" y "Red Tails".



Boeing B-17G caracterizado como " Pink Lady"



Pin-up de "Pink Lady en nariz del Boeing B-17G

Así mismo, este veterano avión ha volado en muchos eventos aeronáuticos en Europa, destacando el vuelo sobre los Campos Elíseos, el 14 de julio del año 1984.

Aparte de la matrícula militar que usó en la Segunda Guerra Mundial, ha tenido por parte del Instituto Geográfico Nacional la F-BGSP, (con esta matrícula estuvo en Chile), posteriormente ya en el Museo ha tenido la ZS-DXM y finalmente la actual F-AZDX.

Su último vuelo, lo realizó en marzo del año 2010. A partir del 29 de octubre del año 2011, se encuentra sometido a un proceso de restauración y certificación hasta el día de hoy. Los trabajos son realizados por el Salis Flying Museum.

En cuanto a la presencia de este Boeing B-17G en Chile, podemos señalar que el Instituto Geográfico Nacional de Francia, le arrendó la aeronave, a la empresa alemana Salzgitter, a fin de realizar en el año 1971, un levantamiento aerofotogramétrico de la zona austral de Chile, para lo cual, fue dotado de un aeroperfilometro (APR), un instrumento de última generación de la época.

El avión estuvo realizando vuelos en Chile durante cuatro o cinco meses, con tripulación francesa y un Oficial de la Fuerza Aérea de Chile como observador.

Sus bases de operaciones, fueron el Aeropuerto "El Tepual" en Puerto Montt, Aeródromo de Balmaceda y el Aeropuerto "Presidente Carlos Ibáñez del Campo" de Punta Arenas.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Sergio Barriga Kreft y Carlos Medina Álamos. *Cuadrimotores a Pistón en Los Cielos Chilenos*. Obra en proceso de publicación.

file:///E:/Aviones/B-17%20en%20Chile/The%20Pink%20Lady%20(aircraft)%20-%20Wikipedia,%20the%20free%20encyclopedia.htm file:///E:/Aviones/B-17%20en%20Chile/Salis%20Flying%20Museum%20%20Memoria%201939%201945.htm

Colaboración:

- Rino Poletti Barrios
- Julio Sarmiento Castillo

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Interesante página del diario La Nación del día jueves 17 de abril, donde se registra el triunfal regreso a Chile del teniente Armando Cortínez Mujica estableciendo con ello la primera doble travesía aérea sobre la cordillera de los Andes por su parte más alta.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la dirección indicada para ello, deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extractarlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Estimados señores,

Mis más sinceras felicitaciones por el excelente Boletín Especial Aniversario sobre la insigne PILOTO MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR Es sin duda una estupenda recopilación de antecedentes que constituyen un completo documento histórico.

Saluda atentamente,

OSCAR MEDINA ROJAS

Administrador de Aeropuertos Oficina Programación y Control

Subdepartamento Servicios de Aeródromos – DASA



FELICITACIONES por el excelente y muy bien documentado reportaje sobre la vida de Margot, una chilena de excepción.

Francisco Vargas A.



Señor Presidente:

Agradezco profundamente, el hermoso y ejemplar documental del brillante y ejemplar resumen de una gran mujer, piloto de guerra y una larga trayectoria aeronáutica.

No podía ser mejor, ya que este es el sello de vuestros trabajos históricos.

Con afecto.

León Dufey T.

Señor Presidente,

acuso recibo del ejemplar de la revista Aerohistoria correspondiente al mes de febrero 2019, de lo cual estoy muy agradecido.

Como ya viene siendo una tradición, un número de mucho valor histórico, en su contenido y gran calidad en su presentación.

Mis modestas felicitaciones.

Lo saluda fraternalmente en Paz y Bien:

Oscar Silva Abarca Veterano de 1960, 1978, etc.



NORBERTO:

Como siempre fenomenal la arquitectura de la Revista Aeronáutica, con la participación de eminentes colaboradores y de los Miembros de tu Junta Directiva, quienes hacen posible la transmisión de los recuerdos de nuestros antepasados en la creación y desarrollo de la Aviación Mundial.

Cordial saludo.

Dr. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D Derecho Aeronáutico y Espacial Facultad de Derecho Dpto. de Postgrados Universidad de Málaga-Upe España.



Señores Instituto Histórico Aeronáutico,

No puedo dejar pasar más tiempo, sin antes agradecer la preciosa invitación a la ceremonia por los 90 años del primer vuelo de la Línea Aérea Aeropostal Santiago Arica.

Fue muy lindo volver al museo aeronáutico y ver a tanta gente que vibra, al igual que nosotros, con la historia de nuestra aviación comercial.

Fueron muchos quiénes dejaron su piel en su labor por ir construyendo lo que tenemos hoy y me siento muy privilegiado por haber recorrido 44 años de esos 90 que se conmemoraron ayer.

Volver a ver a mi instructora de servicios a bordo Sra. Perla Ibar me llenó de alegría porque después de tantos años (45) la pude honrar, dándole las gracias.



Lamenté que el Sr. Renato Besoaín no haya podido asistir a la ceremonia. Él fue mi instructor de vuelo en material AVRO HS748 y siempre lo recuerdo con mucho afecto.

Muchas gracias al Instituto por incorporarme en estos espacios y desde ya, pueden contar conmigo para lo que necesiten en relación a vuestra fecunda labor.

Un abrazo,



Hugo Donoso Palacios

Mobile <u>+56 9 79680887</u> Email <u>hugo@donosopalacios.com</u>
Website https://wiseintro.co/hugodonosopalacios



Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg Presidente

Oscar Avendaño Godoy Vicepresidente

Alberto Fernández Donoso Director - Secretario
Aníbal Jiménez Lazón Director - Tesorero

José Guzmán Moreno Director Mario Magliocchetti Oleaga Director Sandrino Vergara Paredes Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alberto Fernández Donoso Alfredo Mellado Yáñez Oscar Avendaño Godoy Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy Federico Lazarín Miranda Sergio Barriga Kreft

Desde el cielo a la tierra, la magia de una *Carrocería*, hoy se escribe *GRISOLÍA*

















Grisolía y Cía. Limitada Aviador Acevedo 1766 - Conchalí , Santiago - Chile grisolia@grisolia.d - www.grisolia.d



Teléfonos: +56 2 2734 6003 +56 2 2736 3654 - 2 2734 1797