

CONMEMORACIÓN

LA NACION

Núm. 1.5

Santiago de Chile, Lunes 23 de Mayo de 1921

LA TRAVESIA
DE LA CORDILLERA
CON PASAJERO Y EN
AVION DE GUERRA

LA REALIZAN AYER LOS TENIENTES SEÑORES HERRERA Y GERTNER EN UN "HAVILAND" DE 220 HP.

PARTIENDO DEL AERODROMO DE "EL BOSQUE" A LAS 8.30.
ATERRIZAN EN SAN LUIS A LA 1.30 P. M.

A causa del agotamiento del combustible, el descenso se operó con alguna violencia, que causó desperfectos en el aparato y ocasionó leves heridas al piloto teniente Herrera

Los del primer cruce

era de los Andes c

liza de favorecernos con una
steas comunicación telegráfica,
que agradecemos debidamente, y

Luis Barragán

LOS BARRIOLOGOS

mano. Nos acogemos a esta oportunidad para expresar a los camaradas argentinos, por intermedio de su prestigioso di-

...rio, nuestro profundo reconoci-
miento.

...a que dejamos atrás. En el lado argentino nos encontramos volando sobre un paisaje que había im-

en Laguna Diamante

ciento cuarenta y cinco metros:
tara de unos cincuenta metros;
esto, unido a las condiciones

TENIENTE REQUERIDO.
TENIENTE REQUERIDO.

nació Newbery?

Macro Newbery.

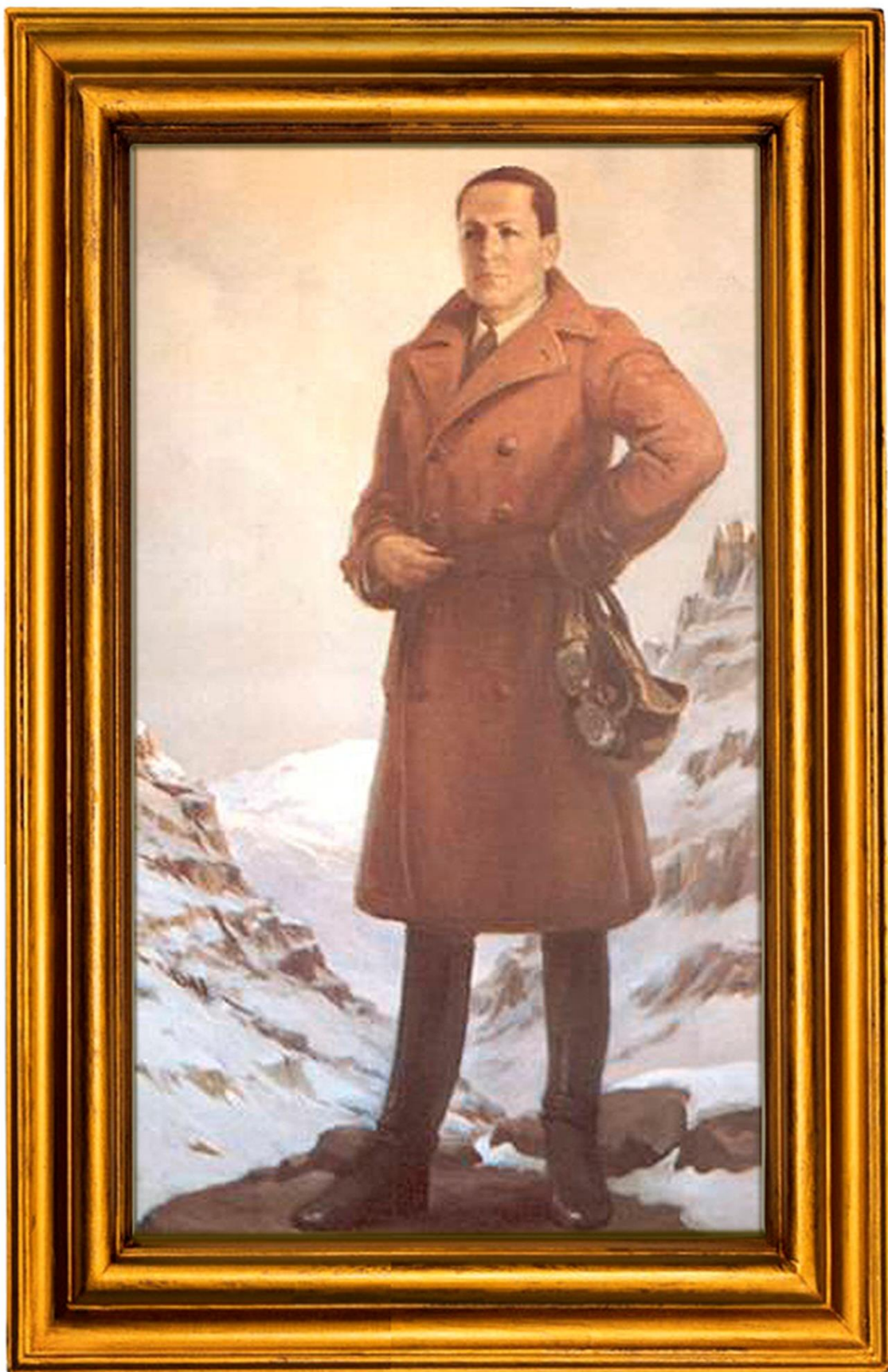
...diciendo de oficiales militares e inteligentes.

Núm. 1.5



DOS AVIADORES CHILENOS
Atraviesan los Andes y caen en las Llu

DOS valientes voladores
chileno, Herrera
N°5
N°5
N°5



ARTURO MERINO BENÍTEZ

ARQUITECTO DE LA INSTITUCIONALIDAD AÉREA NACIONAL

17 DE MAYO DE 1888 - 2 DE MAYO DE 1970



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“a todos esos héroes alados, que se atrevieron a abrir y conquistar los horizontes de nuestros países, volando siempre más alto en pro del futuro y desarrollo de las naciones”.

Sin lugar a equivocación, la conquista de la conectividad aérea para una nación, es una de las obras más macizas que alguien puede regalar a su país. Por ello, la oportunidad de realizar siempre un reconocimiento sincero y justo hacia quienes a través de los tiempos han construido caminos en los cielos, se convierte siempre en un deber sagrado que cumplimos con orgullo.

Hoy cuando muchos vemos y vivimos con asombro lo que nos acontece en el mundo, valoramos aún más, la importancia de la tarea emprendida por quienes, con su esfuerzo, persistencia y valor, hicieron por acercar nuestras vidas y nuestros sueños, con el mundo que nos rodea para juntos, poder construir, un mundo mejor.

Este mes de mayo recién pasado, hizo de la investigación y reflexión un eje central, sobre el cual poder construir el homenaje y perpetuar el recuerdo franco que hombres como el “Chillanejo” llamado Arturo Merino, se merecen siempre recibir.

Una situación coyuntural, muy triste, algunas veces adversa, nos descubre la triste angustia del aislamiento y la falta de acción concreta, convirtiendo el acostumbrado desplazamiento en una acción virtual. La injusta e inexplorada realidad nos enfrenta y amenaza con la desconexión de un mundo de piel, de sensaciones gratas grupales y sociales que antes no aquilatábamos en su entera dimensión, y que hoy al estar privados, incluso en algunos casos, con la inexplicable muerte nuestros seres más cercanos, nos entrega esa sensación de soledad, que ni la mejor ni la más perfecta de las conexiones virtuales, nos puede brindar.

Es aquí, cuando el estudio y el conocimiento, nos entregan las bases para la reflexión, sobre temas como los méritos y los logros de aquellos que con su trabajo diario y señero, han conquistado esas fronteras del acercamiento para todos nosotros.

En la historia de la aviación, esa que nos llena de orgullo, accedemos a una constante más que ocasional, que celebra y descubre la huella dejada por aquellos que hicieron mucho por los otros, volcando algunas de sus experiencias y tareas en beneficio del hombre, varios de ellos regalando sus vidas, su patriotismo y un valor desinteresado que hoy los enaltece. Son muchos, los que hoy constituyen ejemplo de objetividad, de dedicación revelada, que nos interpreta y se descubre más allá de sus tareas u oficios, situándolos en el mundo y dignificando la aviación como profesión, entrega y como espíritu de vida.

Nuestra corporación siempre fiel a difundir las alas y el trabajo de aquellos que las han usado para beneficio de su gente y respectivas naciones, conmemoró este pasado mes de mayo muchos hitos y recordó también, a aquellos hombres que más allá de cumplir con importantes gestas aeronáuticas, nos regalaron confianza y actitud en la unión de nuestros pueblos iberoamericanos, sobre *las altas cumbres*.

En este homenaje a ellos, a la identidad de sus naciones, es que cumplimos una vez más con el sagrado compromiso de recordar, respetar y difundir este valioso patrimonio que forma parte importante y esencial de nuestra historia.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
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.



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>En el Nonagésimo segundo Aniversario del Club Aéreo de Santiago</i>	6
<i>Recordando al Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en el centésimo trigésimo segundo aniversario de su natalicio</i>	7
<i>Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos</i>	10
<i>Charla online, "Manuel Rodríguez Erdoiza" Enigmas de un crimen y una tumba desconocida</i>	10
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	11
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	14
EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO	19
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>A 99 años del primer cruce aéreo de la Cordillera de los Andes con pasajero</i>	34
<i>Sargento 1° Luis A. Barrufaldi, "el cóndor caído"</i>	53
<i>El drama en laguna Diamante, 19 de junio de 2020 – 90 años del hallazgo de Henri Guillaumet</i>	67
<i>¿Cuándo nació Newbery?</i>	81
<i>Pilatus PC-7, 40 años al servicio de la Armada de Chile</i>	91
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Helicóptero Bell 222 en Chile</i>	99
SABÍA USTED?	
<i>"Los Cerrillos" en el Correo Aéreo</i>	108
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Recuerdo del Bautizo de dos aviones del Club Aéreo de Carabineros</i>	112
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	115

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *En el Nonagésimo segundo Aniversario del Club Aéreo de Santiago*



Roberto Rozas Stage, Presidente del Directorio del Club Aéreo de Santiago

Como especial recuerdo al nonagésimo segundo aniversario de esta muy querida institución aérea nacional, hemos querido hacerles llegar, el mensaje de su presidente, don Roberto Rozas Stage.

Estimados socios y socias

Hoy, en el nonagésimo segundo aniversario de nuestro Club, quiero enviar un cordial saludo a todos ustedes que cada día surcan los cielos de nuestro país perpetuando la herencia que nuestro fundador y primer presidente, el Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez, nos señaló en el año 1928. En estos 92 años de existencia, el Club Aéreo de Chile – Santiago ha pasado a formar parte de la historia indeleble de nuestro país, formando generaciones de grandes hombres y mujeres aviadores y siendo testigo permanente de innumerables hechos históricos y catástrofes nacionales.

Hoy no estamos ajenos al paso de la historia. Los últimos meses han sido excepcionalmente singulares y difíciles para nuestro país y el mundo, con innegables impactos en nuestra actividad, sin embargo estoy cierto que con la misma fuerza con la que nuestros precursores hicieron surgir la aviación en Chile así también nosotros sabremos salir adelante, como lo hemos hecho en tantas otras ocasiones.

Es sabido que todas las crisis representan oportunidades y ésta no es la excepción. En ustedes tenemos el capital humano necesario que cruza generaciones y que con un único credo, el amor por la aviación, seguiremos poniendo el nombre de nuestro Club en alto por muchos años más.

Un abrazo para todos ustedes,

❖ *Recordando al Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en el centésimo trigésimo segundo aniversario de su natalicio*

Arturo Ignacio Merino Benítez nace el 17 de mayo de 1888, en el seno de una ilustre y tradicional familia chillaneja.

Merino vivirá junto a sus diez hermanos en esta bella zona rural, en donde participará de las más arraigadas tradiciones patrias de nuestro campo haciendo suyo el legado independentista y de servicio público que por línea familiar le transmitieran ambos padres.

Sus primeros años de estudios, los cursa en diversos liceos fiscales de la zona y más tarde de Santiago, entre los que figuran el Liceo de Aplicación San Agustín y el Seminario Conciliar.

En abril de 1903, un mes antes de cumplir los 15 años ingresará como cadete a la Escuela Militar¹, donde no tardó en adaptarse a las actividades militares y hacer grandes amigos entre sus compañeros.



Arturo Merino Benítez, en su último año de cadete, luce su condición de Brigadier Mayor de la Escuela Militar.

Fue un cadete distinguido y muy apreciado por los instructores en la Escuela, plantel desde donde egresará con el grado de Teniente 2º del Arma de Artillería, ostentando notas sobresalientes en sus cuatro años de preparación.

En 1917 será designado como oficial a prueba en el Estado Mayor General, ocasión en la cual podrá interactuar con las experiencias del conflicto europeo, en donde se relevará la actuación de la aviación como una nueva Arma.

Al año siguiente, será cuando realice en el cumplimiento de sus tareas de futuro oficial de Estado Mayor, una muy comentada conferencia titulada *“Sobre futura proporcionalidad de las armas”*, en donde analizará el papel de las armas de la defensa, asignándole gran valor al poder y capacidades que el uso del avión ofrece.

En 1922, se traslada a Brasil para cumplir actividades como *Agregado Militar* a la Embajada chilena en ese país. En esta tierra hermana, participará de las fiestas del Centenario de esa nación y conocerá más de cerca al famoso Padre de la Aviación, Alberto Santos Dumont.

Su paso por tierra brasilera, dejará en él, profundos lazos de amistad y cariño por aquella tierra.

¹ Ver anexo 1. Primero como *Cadete Supernumerario* y luego tras cumplir la edad, *Cadete Efectivo*.

A su regreso a Chile, ya con el rango de Mayor de Ejército, fue distinguido como profesor titular de la Cátedra de Historia en la Academia de Guerra junto con integrarse a la Sección Operaciones del Estado Mayor General, donde supo encontrar los espacios para estudiar y hacer suyas las ideas del general Navarrete, llegando a publicar incluso dos artículos en El Mercurio de Santiago, relacionados con la defensa aérea y la aviación comercial en junio de 1926², un mes antes de ser nombrado Director de la Escuela de Aviación, el 19 de julio de 1926.

A partir de ese momento la vigorosa personalidad de Merino comenzaría a sentirse en todos los aspectos de la aviación chilena. Es importante destacar que por aquellos años, la realidad civil y comercial de la aviación nacional, era un cuadro bastante desolador. La otrora emblemática y pujante actividad del Aeroclub de Chile creado en abril de 1913³ estaba prácticamente paralizada, con no más de seis pilotos en actividad y muy desacreditado ante la comunidad, en tanto que la actividad aerocomercial estaba entregada en concesión a un ciudadano extranjero, que aún no lograba mostrar mayores resultados.

De ahí que una vez que hubo reactivado la aviación militar en las postrimerías de 1927, volcara su atención en la civil.

*"La idea de establecer en Chile la Línea Aero Comercial, fue lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez"*⁴, reconocería más tarde su más enconado detractor, el coronel Ramón Vergara Montero, quien se desempeñaba como Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación.

Es así como el 12 de enero de 1928, el Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, por indicación del coronel Ibáñez, que había llegado a la presidencia del país durante 1927, nombró una comisión compuesta además de los mayores Merino y Vergara, por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona, la que debía informar a la brevedad sobre los beneficios de fundar una aerolínea comercial en el país sobre la base de pilotos y aeroplanos de la aviación militar.

Tras algunas deliberaciones, el 16 de febrero siguiente, la comisión concluyó *"recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada"*⁵ con el voto disidente del coronel Vergara, quien abogaba por una licitación internacional, ya que a su juicio las aerolíneas extranjeras contaban con la experiencia y capitales necesarios para brindar un buen servicio, posición que era absolutamente irreconciliable con los postulados de Merino y que más adelante se iba a traducir en ácidas polémicas públicas entre ambos oficiales.

Acto seguido, Merino se abocó a preparar su siguiente paso. De acuerdo a su visión, la aeronavegación comercial debería abastecerse de pilotos civiles formados por el Aero Club de Chile, pero éste *"se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo que su último presidente, el malogrado Raúl*

² Citados en *"El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino"* por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

³ El Aero Club de Chile obtiene su personalidad jurídica definitiva, el 4 de julio de 1913.

⁴ Vergara Montero, Ramón. *"Por Rutas Extraviadas"*. Imprenta Universitaria, Santiago 1933.

⁵ Ibid.

Edwards, debió depositar ciertos fondos obtenidos en un festival de beneficio en su cuenta particular, a fin de evitar que fueran embargados por los acreedores del Club" ⁶.

Ante tan dramática realidad, Merino y un reducido grupo de socios decidieron fundar, el 5 de mayo de 1928, el *Club Aéreo de Chile*, una entidad jurídicamente nueva y distinta al antiguo Aeroclub, comprometiendo desde ya, su irrestricto apoyo con instructores y material de vuelo apropiado.

Fue este definitivamente, un hombre visionario para su época, principal artífice de las políticas públicas aeronáuticas de nuestro país y a la postre, fundador de la actual Fuerza Aérea de Chile.

Desde muy temprano, había vislumbrado que las rutas aéreas permitirían el desarrollo de Chile, lo que concretó al unir el territorio nacional desde Arica a Punta Arenas, logrando vencer con valentía y decisión, las dificultades geográficas propias de nuestro territorio, e impulsando así la conectividad y descentralización del país.

Al conmemorar 132 años de su natalicio, la historia le reconoce su protagonismo como guía y rector de la institucionalidad aérea nacional.

Otras relevantes y concretas obras de su tenacidad y perseverancia, fueron la creación de la Línea Aérea Nacional (LAN); el Gabinete de Fotogrametría Aérea; la Dirección de Aeronáutica; la primera fábrica de aviones nacional Curtiss; la pronta creación de una red e infraestructura aeroportuaria nacional; la red de telecomunicaciones aeronáuticas y el Servicio de Escucha de aeroplanos, servicios considerados antecesores a los de Tránsito Aéreo creados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1944, adelantándose con ello 15 años, y tantas otras que hoy no se recuerdan con claridad, pero forman parte de su gran legado y del ADN de la aeronáutica nacional.

Su visión de futuro, heroísmo, perseverancia, liderazgo, probidad, valor, integridad e incuestionable amor por su Patria, le permite no sólo ser reconocido como un *Prócer de la Aeronáutica Nacional*, sino que como el verdadero "*Arquitecto de la Institucionalidad Aérea Nacional*".

Años más tarde, y tras su muerte -también en este mes de mayo- que en reconocimiento a toda la magna labor civil, comercial y militar desarrollada por la aviación nacional y por esta Nación, que el Supremo Gobierno de Chile denominará al principal aeropuerto del país, para que, en un acto de justicia, recuerde a este gran chileno.



⁶ Citado en "*El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino*" por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

❖ *Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos*

Dentro de su ocupada agenda pública y familiar del día domingo 17 de mayo, el señor Alcalde de Chillán, don Sergio Zarzar Andonie, en estricta compañía de unas pocas autoridades locales, guardando distancia social y con sus respectivas mascarillas, no quisieron dejar de expresar el cariño por don Arturo Merino, y pusieron una ofrenda floral en reconocimiento a la obra del prócer de la aeronáutica nacional, celebrando y compartiendo así públicamente, el orgullo de ser chillanejo.



El señor alcalde de Chillán, don Sergio Zarzar

❖ *Charla online, “Manuel Rodríguez Erdoiza” Enigmas de un crimen y una tumba desconocida*



El Prefecto General (R) Policía de Investigaciones e Historiador Policial Gilberto Loch Reyes

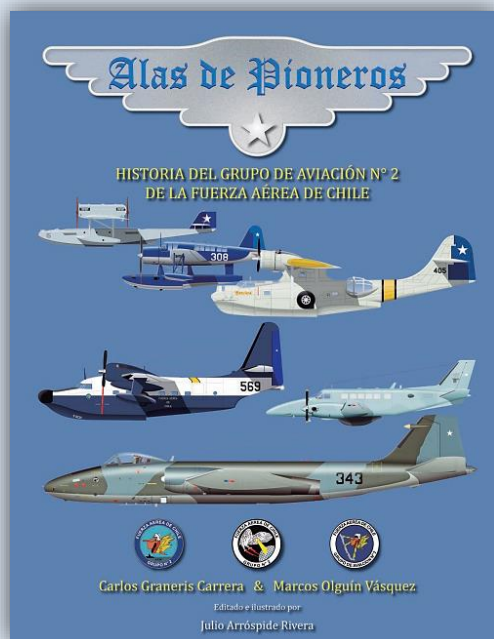
El pasado 22 de mayo se realizó una muy interesante charla titulada “Manuel Rodríguez Erdoiza, Enigmas de un crimen y una Tumba Desconocida”,

Esta fue dictada vía online, por el Prefecto General (R) Policía de Investigaciones e Historiador Policial, Sr. Gilberto Loch Reyes, y que ahora se encuentra disponible en el siguiente vínculo:

<https://www.youtube.com/watch?v=d8nCUG1lOtA>

Junto con agradecer la gentileza a nuestra querida socia Ana María Ried-Carrera, Presidente del Instituto Histórico José Miguel Carrera, los felicitamos por tan bien lograda actividad y distinguido conferenciante.

II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

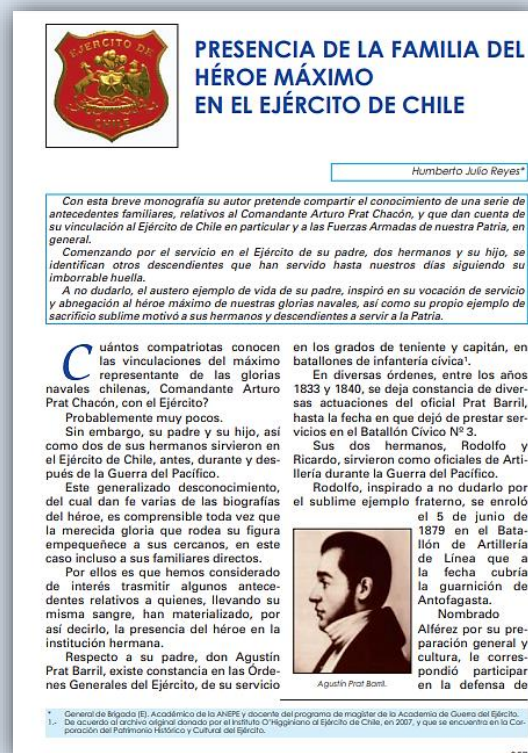
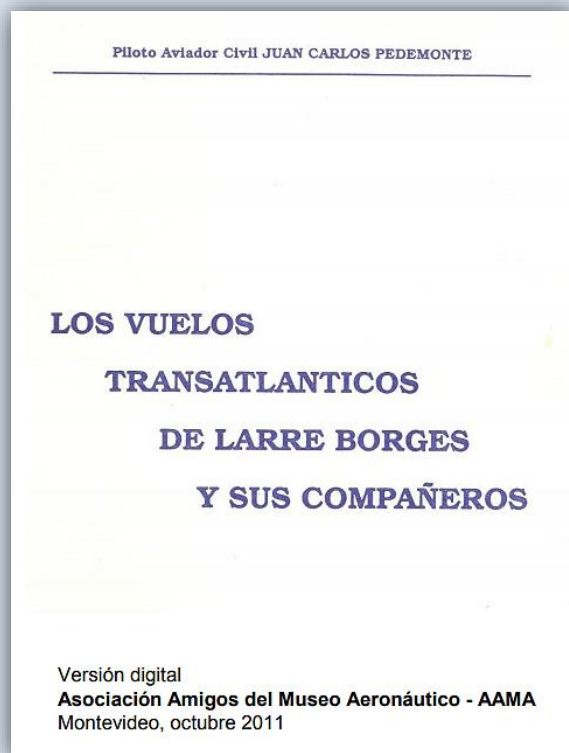
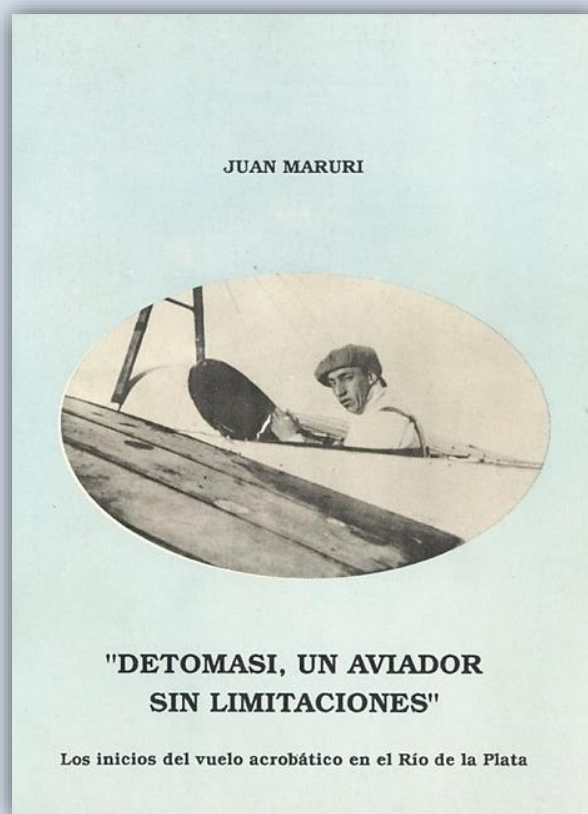
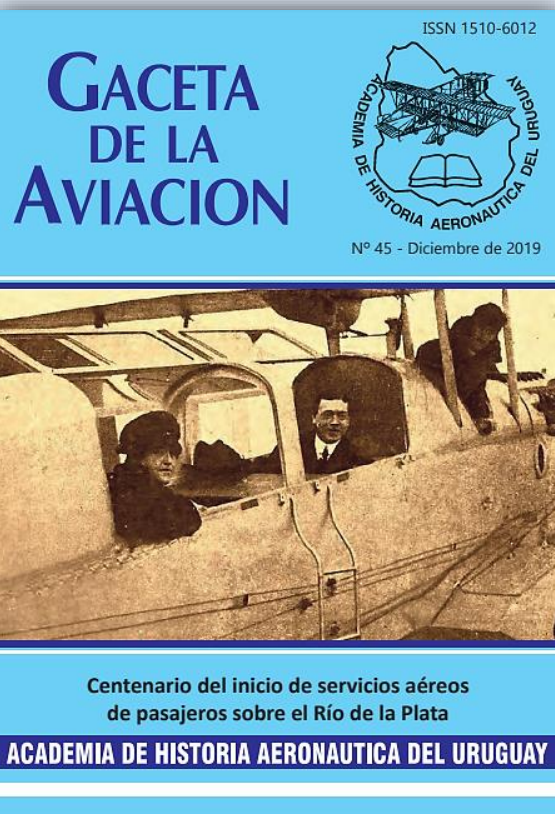


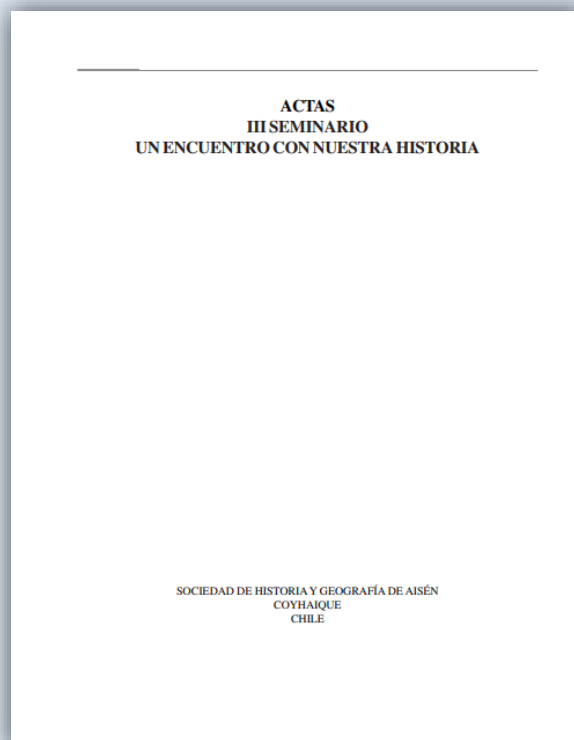
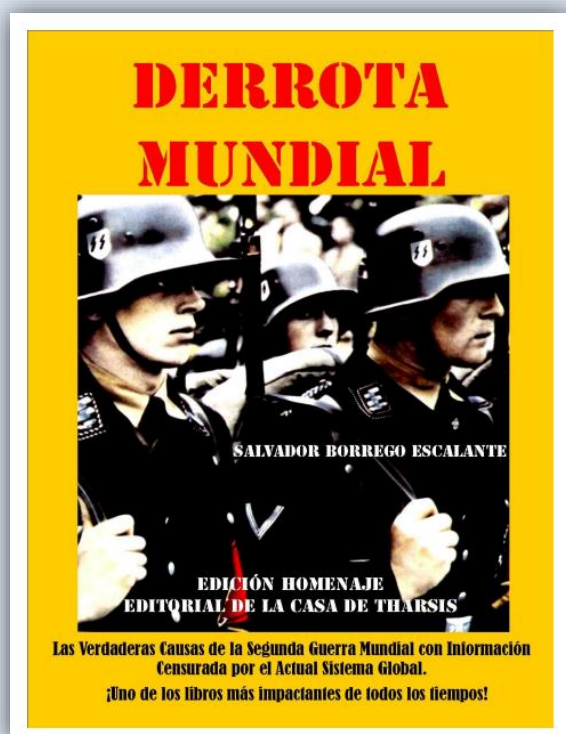
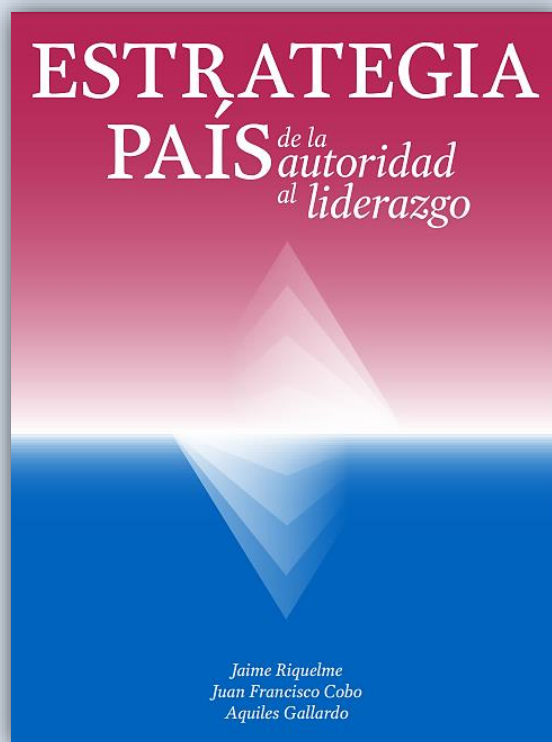
❖ *En mayo, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual nuevas e interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga.*

Muchas gracias a todos quienes han aportado con un muy útil, interesante y benéfico material.

Un estupendo Especial Descargable de Promoción, donde se reseña la historia del Grupo de Aviación N°2 de la Fuerza Aérea de Chile que fuera preparado por los distinguidos señores Carlos Graneris C. y Marcos Olguín V., y que incluyen magníficas ilustraciones de nuestro socio don Julio Arróspide Rivera.



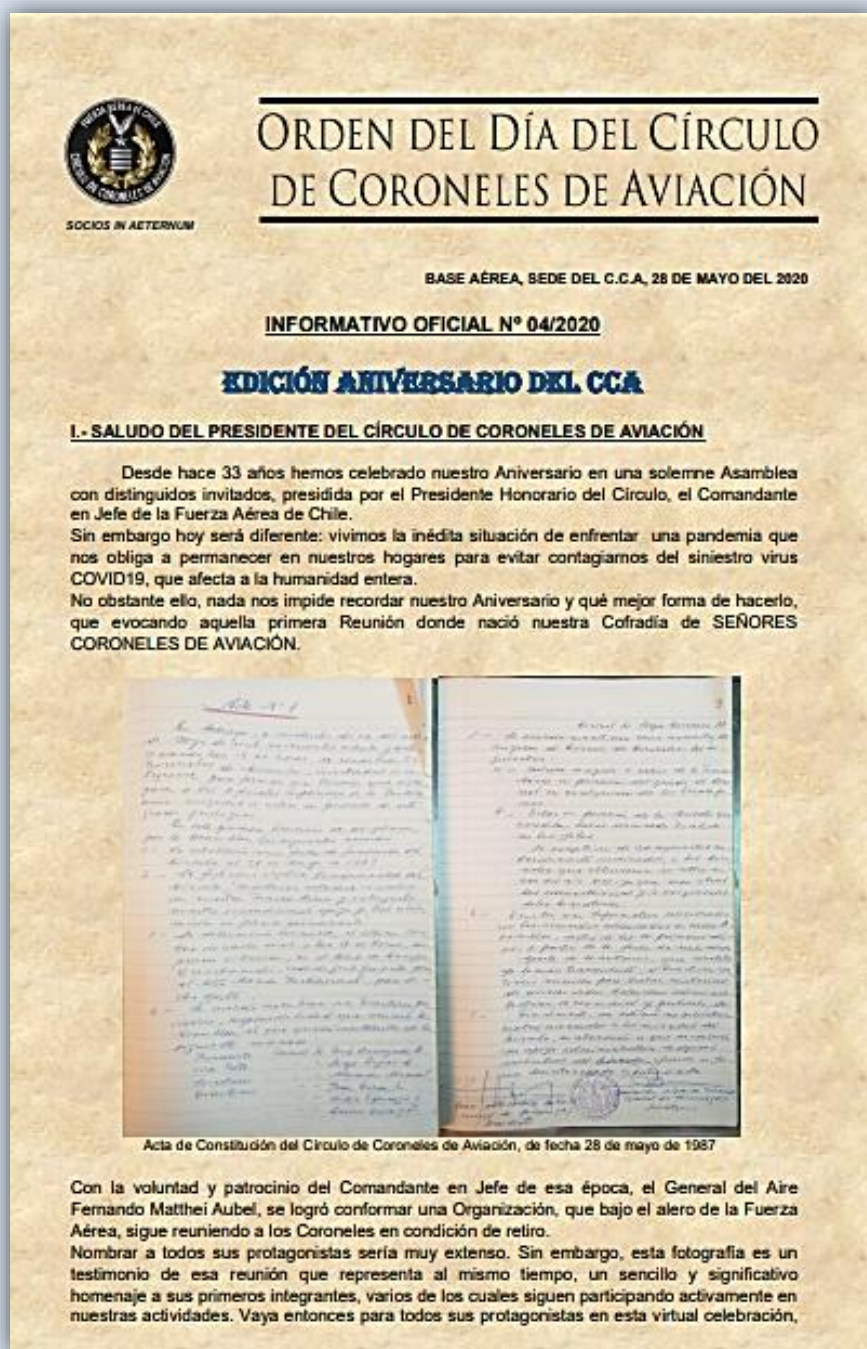




III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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.

- ❖ *El Círculo de Coroneles de Aviación, nos envió muy gentilmente su Boletín especial aniversario y que compartimos con ustedes en esta edición descargable*



❖ **Importante invitación académica recibida por la Academia Santos Dumont de Argentina para nuestro presidente y que compartimos con ustedes.**



Buenos Aires , 23 de mayo de 2020

SEÑOR Don Norberto TRAUB GAINSBORG

Como Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia, tengo el agrado de dirigirme a usted, a los fines de presentarle mis atentos y cordiales saludos, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que tengo el Honor de dirigir.

De resultados de la consulta y proposición del suscripto, ha efectuado una oportuna evaluación de sus brillantes Antecedentes Académicos, los cuáles obran y constan, por ante mí y los restantes Honorables Consejeros, se ha resuelto:

1. Enviar el presente Oficio, a los fines de poner en su conocimiento, que ha sido propuesto y aceptado nombrarlo como Miembro Correspondiente en la República de Chile.
2. Solicitarle saber si acepta lo señalado en 1., haciéndolo saber, al suscripto mediante Oficio escrito, vía electrónica.
3. De aceptar Usted, la Distinción propuesta y aceptada, se Proclamará su Nombramiento, remitiéndole el Diploma que lo acredita, quedado pendiente la Ceremonia de estilo pertinente.

Al hacerle llegar mis sinceros plácemes, lo felicito efusivamente, y desde ya le auguro un especial éxito, propio de aquéllos que abrazan las causas nobles e hidalgas, en aras del fin propuesto superior:

" Aprender para mejor Saber, y Saber para mejor enseñar y difundir".

Me despido con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes.

Prof Univ Grad RR II Salvador Roberto Martínez
Comandante Mayor Aviador del EA GNA PBA ARA
Comendador de la Fuerza Aérea Brasileña
Vicepresidente de Ejercicio de la Presidencia
ACADEMIA SANTOS-DUMONT ARGENTINA

AL SEÑOR ACADEMICO
Don Norberto Pablo TRAUB GAINSBORG
S / D

- 



1er CICLO DE VIDEO CONFERENCIAS DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

“MALVINAS DESDE EL AIRE”

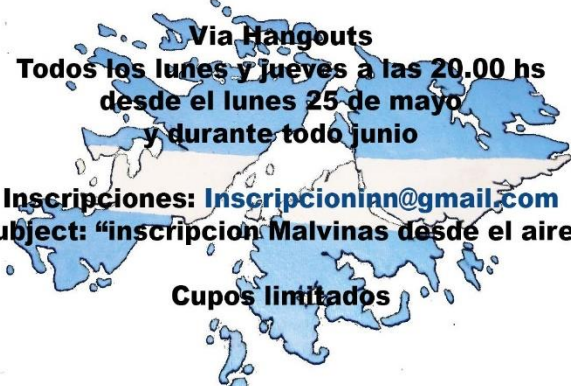
Abierta la inscripción
La actuación de los hombres del aire de las
Fuerzas Armadas y Fuerzas de Seguridad
intervenientes en el conflicto

Via Hangouts
Todos los lunes y jueves a las 20.00 hs
desde el lunes 25 de mayo
y durante todo junio

Inscripciones: Inscripcioninn@gmail.com
Subject: “inscripcion Malvinas desde el aire”

Cupos limitados













Dr. Juan Martín

Presidencia
de la Nación

Instituto Nacional
Newberiano

Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile - Mayo 2020



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 08-2020 Santiago, 26 de mayo de 2020

Capacidad Espacial, un imperativo del Poder Aeroespacial, la Seguridad y la Defensa

En un boletín del año 2018, este Centro comentó algunos detalles e implicancias de la inminente creación de un Fuerza Espacial en los Estados Unidos. De la misma manera, se ha informado sobre los avances de la modernización del aparato de Defensa chino, que incluye una considerable capacidad espacial. Ello se suma a las capacidades de Rusia como heredera de aquellas que poseía la entonces URSS, las de los países que integran la OTAN y, en los últimos años, las que han desarrollado un sinnúmero de potencias medianas y algunos países en desarrollo.

Tal desarrollo, los montos algunas veces involucrados y la estatura estratégica de los países que lanzan sus propios ingenios al espacio, pueden hacer que un lector no especialista concluya, erróneamente, que dichas capacidades sólo son posibles y necesarias para las potencias mundiales. El propósito de este boletín, es demostrar lo contrario y resaltar la alta dependencia que toda sociedad tiene respecto del espacio, lo que automáticamente lo convierte en un bien en disputa y un área de gran trascendencia para la Seguridad y Defensa de los Estados.

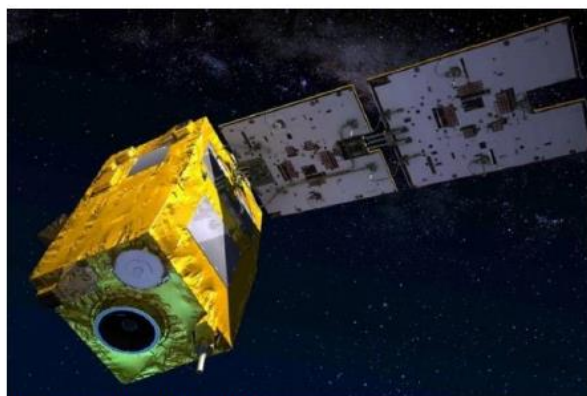


Imagen 1: Satélite chileno FASAT-C

El espacio y su empleo, están presentes en las sociedades modernas en múltiples aspectos que hacen que el control y la seguridad de sus servicios, sean un imperativo para la continuidad de las actividades humanas y por lo tanto, un aspecto de la seguridad nacional en su concepto amplio y, desde luego, para el sector de la Defensa.

Desde las aplicaciones que utilizamos diario para ubicarnos y posicionarnos, hasta los usos más especializados, la actividad humana de estos tiempos es espacio-dependiente. Las comunicaciones satelitales, el uso de GPS, la meteorología, la visualización de desastres, la búsqueda de naves o aeronaves, son sólo algunos ejemplos de cuanto dependemos hoy de esta dimensión. En el mundo civil y particularmente en el sector propio de la Defensa, existen una serie de aplicaciones de la tecnología espacial que hacen altamente necesario desarrollar capacidades para no quedar atrás ante otros actores y potenciales amenazas, que como ya hemos comentado no se limitan a otros Estados:

La percepción remota constituye uno de los usos más extendidos del dominio espacial. Incluye la recolección de imágenes, información de actividad electrónica, monitoreo de la meteorología, reconocimiento

terrenal sobre el comportamiento de océanos y lagos, monitoreo de cultivos....como asimismo la vigilancia sobre fronteras, monitoreo de desplazamiento de tropas, vigilancia de actividades subrepticias y despliegue de unidades aéreas o navales.

Las comunicaciones satelitales conforman una compleja red de satélites geoestacionarios, que proveen transmisión de video, voz y data de alta velocidad. La presión que se ejerce para contar con más y más baratos sistemas, aprovechando los desarrollos de nuevas tecnologías, hacen que esté entrando en servicio constelaciones de pequeños satélites de bajo costo y fácil reemplazo.

La navegación satelital, definitivamente dejó en el pasado la navegación tradicional e incluso el empleo de sistemas inerciales, los cuales hoy se integran con información satelital. Como consecuencia de ello, las potencias se están esforzando por crear constelaciones propias de satélites de navegación para no depender de capacidades de terceros. Es el caso de GLONASS de Rusia, Galileo de los países europeos, Beidou de China y otros

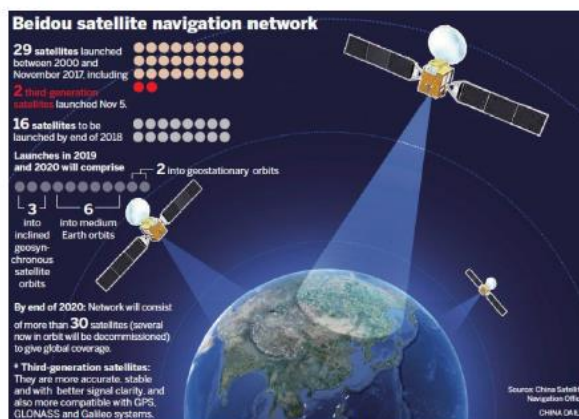


Imagen 2: El sistema de posicionamiento chino Beidou

El espacio, es actualmente un dominio altamente congestionado, muy requerido y, consecuentemente, disputado.

A la fecha y sin contar los recientes lanzamientos de micro satélites que conformarán las constelaciones que se encuentran en desarrollo, podemos advertir que 39 países u organizaciones multinacionales operan sistemas satelitales de percepción remota, reconocimiento, vigilancia o inteligencia. Los Estados Unidos operan más de 350, China alrededor de 140, Rusia una veintena y el resto se reparte entre los demás operadores. 46 países cuentan con sistemas satelitales de comunicaciones propios, claramente encabezados por los Estados Unidos que emplean unos 400 de las casi 800 existentes.

Como antes comentamos, ya hay 6 países que operan sus propios sistemas de posicionamiento y navegación, que les otorgan una gran independencia y ventaja estratégica sobre todos los demás por la adición de una seguridad de disponibilidad y de secreto de sus características. Finalmente, es necesario destacar que 39 países operan satélites de investigación científica, con predominio de los Estados Unidos que operan un tercio de los más de 300 en operación a nivel mundial.

Las nuevas tecnologías ponen el espacio a disposición de muchos actores.

El desarrollo de la coherencia desde el ámbito militar, junto con la adopción de sistemas de guía y control más eficaces y livianos y "carga de pago" más pequeñas y livianas, ha llevado a que se puedan desarrollar satélites pequeños que pueden ser lanzados más fácilmente hacia las órbitas requeridas con más facilidad y con menores costos. Es por ello, que potencias medianas como Japón, Corea del Norte o la India, por mencionar algunos, tienen a su alcance el acceso independiente al espacio y sus beneficios. Compañías privadas están demostrando en los Estados Unidos, que pueden ser más eficientes que las grandes organizaciones estatales como la NASA.

La adopción de constelaciones de satélites de bajo costo, hace que muchos países que no contaban con los medios suficientes puedan ahora evaluar la opción de acceder a servicios satelitales de relevancia, en forma cooperativa. Incluso, se puede arrendar espacios y periodos de tiempo de usos de los sistemas, por lo que cualquier organización estatal o privada puede incorporar estos servicios. Ello, obviamente muy beneficioso, también puede incorporar nuevos riesgos al poner estas capacidades al alcance de intereses que pueden ir en contra de la seguridad de otros. El denominado SSA o Space Situational Awareness es cada vez más difícil de mantener, debido a la multiplicidad de sistemas y operadores.

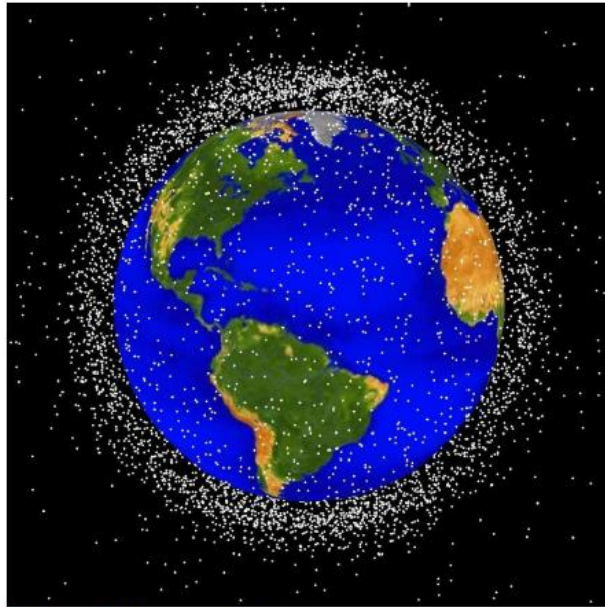


Imagen 3: Un espacio congestionado

Las capacidades espaciales, son susceptibles de daño intencionado

Un actor estatal o no estatal agresivo, puede afectar las capacidades satelitales de otro de múltiples maneras. Los satélites mantienen enlaces de data para su control, posicionamiento y explotación de sus sistemas de información. En consecuencia, el ataque a los enlaces de control (conocido como uplink jamming) es una amenaza real que requiere de medidas de protección de estas comunicaciones. Igualmente, la transmisión de datos desde el satélite hacia tierra puede ser interferida o bloqueada (downlink jamming), haciéndolo inútil. En este mismo sentido, se debe tener en cuenta que los ataques

a los sistemas de control y de transmisión de datos no se limitan a la interferencia electrónica tradicional, sino que incorporan ahora ciberataques que pueden ser más difíciles de detectar y que pueden tener consecuencias catastróficas sobre los sistemas atacados.

El espacio, ya es un escenario militarizado

Aunque las débiles regulaciones internacionales han tenido siempre como objetivo evitar la militarización del espacio, esto es ya una realidad. Las principales potencias han desarrollado armas antisatélites que en general se clasifican como cinéticas (de daño físico por impacto) o de energía dirigida (es el caso de las armas láser). Existen fundados temores de que el desarrollo de sistemas destinados a eliminar la basura espacial, sean también empleados para dañar o eliminar satélites de países rivales.



Imagen 4: Misil antisatélite ASM-135A de Vought

Como se puede apreciar, el funcionamiento de los países depende en forma definitiva del espacio exterior, por lo que las acciones destinadas a asegurar su empleo en beneficio propio y eventualmente dificultar el uso por parte de un competidor, aparecen como claros desafíos de la seguridad nacional y un problema ineludible para la Defensa.

Los Estados, requieren contar con una Política Espacial. Derivada de ésta, se hace imprescindible contar con una política de empleo militar del espacio, la cual, como hemos visto, no solo es propia de las grandes potencias sino que involucra las acciones de todos los Estados Nación y una multiplicidad de organizaciones estatales y no estatales, nacionales e internacionales.

Nuestro país no es una excepción. La Fuerza Aérea de Chile, en forma visionaria, advirtió desde los años 90' que el Espacio Exterior, como continuación natural del espacio aéreo, constituye un dominio que debe ser preservado en nuestro beneficio y cuyo control es vital para tener importantes beneficios estratégicos.

El empleo y la obtención de múltiples beneficios civiles y militares del satélite FASAT-C, es una parte importante de las capacidades espaciales de Chile, que es necesario mantener e incrementar para el futuro antes de perder la posición de vanguardia regional que Chile tuvo un día en esta materia. Avanzar en una política espacial y abordar todas las variables expuestas en este artículo respecto del empleo de capacidades espaciales, constituye un desafío-país en el que la Fuerza Aérea, actor central del Poder Aeroespacial, sigue empeñada con todas sus capacidades humanas y tecnológicas.

MLL

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO

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

1/06/2000: LAN Airlines ingresa oficialmente a la alianza global Oneworld. Esta alianza global reúne a trece de las mejores y mayores compañías aéreas del mundo, todas comprometidas en proporcionar servicios y valor de clase mundial.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.



Rodolfo Marsh Martin

2/06/1937: Fallece el joven teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 “Chiloé”.

Junto a Marsh fallecieron el teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña, el Cabo 1º Fernando Hermosilla y los pasajeros Lorenzo Leuschner, Francisco Manuel Núñez, Norman Mac Auliffe, Armando Sanhueza Líbano y su hija Gloria Sanhueza.

Por la encomiable labor y trayectoria que tuvo este oficial, principalmente en el desarrollo de la aviación en estas australes tierras, se bautizó en 1980 con su nombre la Base Aérea Antártica ubicada en la isla Rey Jorge del Territorio Antártico chileno. Denominación que posteriormente se relegó sólo para el aeródromo que esta base posee.

2/06/1938: “Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente”.

3/06/1913: Con esta fecha se realizó la primera reunión formal del Aero Club de Chile para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La fecha de su publicación oficial en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, será casi un mes más tarde, el 4 de julio de 1913.



4/06/1919: Se dan de alta en el servicio de aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra tras el término de la Primera Guerra Mundial al gobierno de Chile. 12 monoplanos Bristol, 8 biplanos Experimental Scout S.E.5 y 2 biplanos Avro.



Uno de los "nuevos aviones AVRO"

4/06/1928: El gobierno peruano autoriza a Faucett a operar en el país, la compañía contaba sólo con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de cinco asientos.

4/06/1986: Los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, efectuaron el primer cruce del Estrecho de Magallanes en aparatos de este tipo. Dos días antes habían iniciado el raid "Uniendo el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa hasta Kimiri Aike, donde aterrizaron a eso de las 14 horas, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

4/06/2005: La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) otorga el premio internacional "Eagle Award", a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

5/06/1924: Dos años luego su retiro del Ejército, fallece el distinguido General de División, don Arístides Pinto Concha.

Quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó el metódico y eficiente desarrollo de la aviación militar e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer piloto militar y Director de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.



5/06/1938: Creación del Club Aéreo de Copiapó. Ubicada en la capital de la provincia homónima y de la Región de Atacama, con tradición minera desde sus orígenes.

5/06/1945: Fallece el Teniente Piloto Aviador, señor José Espinosa Fuentes, perteneciente al famoso Escuadrón Aéreo 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana, que participa en los frentes de guerra del Teatro Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial.

Sus restos descansan en el Monumento que recuerda a los participantes de este Escuadrón, y que se ubica en Bosque de Chapultepec.



5/06/1963: Se constituye la Sociedad PANAMEÑA DE AVIACIÓN INTERNACIONAL, S.A. (PAISA).

6/06/1921: El teniente aviador Eduardo Alfredo Olivero se elevó a más de 8000 metros, batiendo el récord sudamericano de altura, dando un nuevo galardón para la aviación argentina y para este continente.

6/06/1946: La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile otorgó la primera licencia de paracaidismo deportivo, al señor Jorge Alberto Bonhomme Jélvez, ex paracaidista militar nacido en Valparaíso y que sirviera en el Ejército Francés durante la II Guerra Mundial. Bonhomme acreditó estar en posición del brevet emitido por la Parachute Training School de la RAF, en Ringway, Inglaterra.



7/06/1936: Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde.

Recibió por su hazaña un trofeo internacional, el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión inglés Miles Hawk Major “Saturno”, que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Franco Bianco realizó una gran proeza al unir por primera vez el trayecto de Punta Arenas - Puerto Montt en vuelo directo sin acompañante, travesía que se logró en 9 horas y 45 minutos, en su avión Saturno. Luego de aterrizar en Chamiza, Puerto Montt, prosiguió a Santiago.

El Saturno había despegado desde la base aérea Bahía Catalina a las 7:30 de esa mañana del 7 junio, donde fue despedido por los jefes de la aviación local y amigos. La aeronave era un avión Miles Hawk Mayor de 130 hp, monoplano de ala baja, que podía desarrollar velocidad crucero de 190 a 210 km por hora y una máxima de 240. Considerando la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, de unos 1.600 kilómetros, el Saturno fue equipado con estanques suplementarios de combustibles en el espacio destinado al copiloto, hasta un total de 340 litros que le permitirían 12 horas de vuelo.

El audaz piloto llevaba como alimento chocolate, galletas y medio litro de agua. Bianco vestía un equipo de cuero forrado para defenderse del intenso frío de las alturas y calefacción eléctrica para los pies y manos. Por si tuviera que aterrizar en la Cordillera confiaba en su avión, que podía maniobrar en menos de 100 metros y, por si hubiese necesidad, llevaba un cuchillo campesino, como lo que se usaban en las estancias, para sacrificar algún animal cordillerano.

Su aterrizaje sin novedad en La Chamiza se produjo a las 17:15 hrs. de ese mismo día y fue transmitido desde Puerto Montt a Punta Arenas para ser comunicado a través de la broadcasting de la época (radioemisoras) y teatros de la comunidad. En los cines de la época, tanto en las funciones de matinée, vermouh y noche, el público aplaudió con indescriptible alegría la noticia.

Al día siguiente emprendió la segunda etapa Puerto Montt-Santiago. Donde nuevamente tuvo problemas meteorológicos, esta vez relacionados a la baja visibilidad. Tal sería que durante aquella jornada le fue imposible llegar a Santiago. Por lo que a la altura de Loncoche tomó la decisión de regresar a La Chamiza.

Al otro día, el 9 de junio, pudo finalmente emprender el viaje hacia Santiago, aterrizando en el aeropuerto Los Cerrillos, a las 16:05hrs, en medio de un festival aéreo que organizó el Club Aéreo de Chile, Santiago. Tal sería la magnitud del viaje que visitó días después, el 15 de junio, al Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, siendo acompañado por el General del Aire, Diego Aracena y el Comandante de Escuadrilla, don José Jara.

10/06/1933: Los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, llegan a Camagüey, Cuba tras un vuelo de 4,500 millas procedente de Sevilla, España, en el avión “Cuatro Vientos” quienes venían en misión de buena voluntad. Al día siguiente continúan su viaje llegando a La Habana, donde permanecen 20 días, para luego partir rumbo a México, donde aparentemente fueron ultimados al descender en un campo en poder de bandidos o indígenas.

11/06/1921: Se bautiza un avión Avro 504K de instrucción, con el nombre del Educador chileno, don “José Abelardo Núñez”.



11/06/1928: En el avión “México Excelsior”, el piloto aviador, capitán Emilio Carranza, inicia su vuelo sin escalas México-Washington.



12/06/1843: Vuelo en Popayán del argentino José María Flores, a bordo de un globo inflado con gas de petróleo, quien repitió el vuelo en Bogotá, Colombia el 27 de octubre de 1845 desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente hizo vuelos en Medellín, Barranquilla y Tunja.

12/06/1899: Se realiza en el Jardín de las Tullerías de París, Francia, la competencia de Globos libres, en donde participa el famoso pionero aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos-Dumont, pilotando el globo “América”, califica en cuarto lugar luego de recorrer unos 325 kilómetros desde el punto de partida y permaneciendo en el aire 22 horas.



12/06/1912: La primera institución aérea civil del país, el **Aero Club de Chile**, conquista para su entidad las simpatías del Vicario General Castrense, don Rafael Edwards Salas, quien además de haber tenido el honor de ser el Primer Vicario Castrense del mundo en 1910, sería a partir de esta fecha, el primer *Capellán Aéreo de Chile* e integrante del Directorio de la nueva corporación.



12/06/1932: La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizara la proeza de cruzar la Cordillera de los Andes por avión, tras la aviadora francesa Adrienne Bolland, en abril 1921.

12/06/1970: Primer paro de controladores en Chile. 180 de los 548 funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, incluyendo casi todos los controladores de tránsito aéreo iniciaron un paro indefinido de labores. La decisión sorprendió tanto al Gobierno, como a las compañías aéreas nacionales y extranjeras, afectando a cientos de pasajeros. El conflicto se extendió hasta el 3 de julio de ese año, reintegrándose los funcionarios a sus labores el sexto día.

14/06/1941: Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile. Si bien la creación del Club Aéreo de Antofagasta data de esta fecha, la realidad histórica o más bien, la vida efectiva de la institución, parte hace 75 años atrás, cuando el 11 de marzo de 1944 llegara su primer avión. Un “Aeronca” de 65 H.P. adquirido con el producto de la colecta “Alas para Chile” y que fuera llevado desde Santiago a Antofagasta por la aviadora civil Dora (Mucki) Koeppen Maisan.



En ese mismo año se inició el primer y segundo curso de vuelo, contando siempre para ello, con la eficaz y valiosa cooperación de la Fuerza Aérea de Chile. Con especial cariño se recuerda el nombre de su fundador y primer presidente, el entonces Capitán de Bandada Alfonso Scheihing Ritter.

14/06/1959: Con un cóctel celebrado a las 11.00 horas con las autoridades de la ciudad de Valparaíso y los socios del Club Aéreo Universitario Santa María, se procedió al bautizo del avión “Champion” adquirido para la instrucción de los socios pilotos de esa entidad.



El avión “Champion” del Club Aéreo Universitario Santa María.

15/06/1927: Fallece trágicamente el distinguido capitán ecuatoriano, señor Santiago Duarte, quien formó parte del grupo de siete alumnos que fueron becados en la Scuola di Aviazione Gabardini, en Italia.

15/06/1946: Regresa desde Roma, el Arzobispo de Santiago, Su Eminencia Reverendísima José María Caro, convertido en el primer Cardenal chileno. Su recepción constituye una fiesta nacional. Una escuadrilla de aviones de la Fuerza Aérea vuela sobre la capital formando **una cruz en el cielo**.

16/06/1887: Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como "El Rey del aire". Tuvo una destacada y promisorio trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América.

Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, se le denomina Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).



16/06/1934: Se crea la Banda de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.



16/06/1948: Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de *"fomentar dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y*

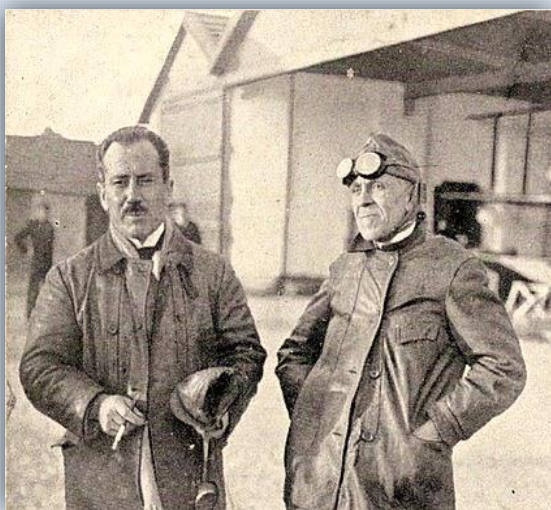
un servicio aéreo-policia.” Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes B. como Presidente y Mauricio von Teuber S., como Vicepresidente.



De izquierda a derecha: Tenientes René Barrera Vásquez (Secretario), Garcerán Monje Rosas (Protesorero), Mauricio von Teuber Stevens (Vicepresidente), Capitán Guillermo Fuentes Besoain (Presidente), Tenientes: Raúl Figueroa Escobar, Julio Gallardo Donoso (Director Consejero) y Sergio Márquez Molina (Tesorero)

16/06/1968: La primera lluvia artificial en Santiago de Chile, con asistencia de aviones Vampire DH-115 de la Fuerza Aérea de Chile. El Proyecto “Meta” se realizó en conjunto al Ministerio de Agricultura y la Universidad de Chile.

16/06/1964: Es creada la Escuela Técnica Aeronáutica. Contando con la importante cooperación de la Misión Aérea Civil Norteamericana, la Dirección de Aeronáutica pone en marcha este centro formador de especialistas en diversas áreas como meteorología, control de tráfico aéreo, etc., para satisfacer los requerimientos del país en esas áreas. Su primer Director fue el Comandante de Grupo (T) Víctor Robinovitch Castro.



17/06/1922: Con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil, amarizan en Rio de Janeiro, los aviadores portugueses, señores Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, luego de llevar a cabo el primer vuelo transatlántico entre Lisboa, Portugal y Brasil.

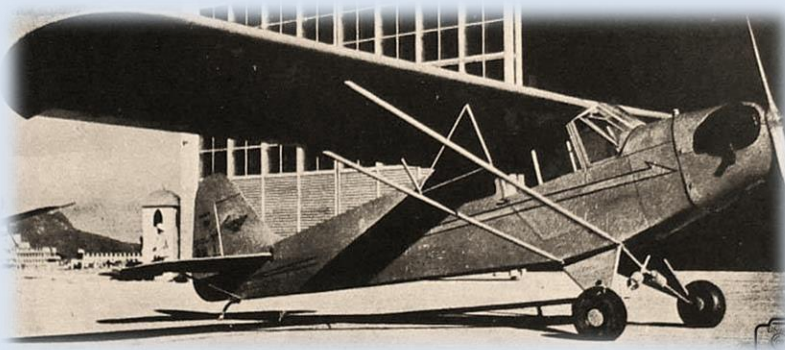
Los aviadores portugueses realizaron esta famosa primera travesía aérea del Atlántico Sur de 8.383 kilómetros, considerado uno de los mayores hitos aeronáuticos de época, utilizando instrumentos de navegación astronómica de su propia concepción.

17/06/1985: El transbordador Discovery de la NASA, coloca en órbita el primer satélite mexicano, bautizado “Morelos I”.

18/06/1919: Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado “Bolívar”, fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

18/06/1925: A través del Decreto N° 1849 se crea el primer servicio de vuelo con pasajeros Santiago-Valparaíso, utilizando un avión Junkers A-20 y otro F-13; el primero de dos plazas con el que se transportaría un pasajero y el segundo con 6 plazas de las cuales 4 serían usadas con pasajeros. Los aparatos operaron con pilotos militares desde un aeródromo implementado en la Avenida Antonio Varas con Irarrázaval de esta capital.

18/06/1940: Vuela por primera vez un prototipo de avión nacional brasilero, el HL-1 (Henrique Lage-1) construido en las oficinas de la Compañía Nacional de Navegación Aérea, en Isla de Viana ubicada en Bahía de Guanabara, Brasil.



Avión HL-1, fabricado por la fábrica CNNA, del renombrado industrial Henrique Lage.

18/06/2009: Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile. Tras cuatro años de funcionamiento regular, el 29 de julio de 2013, anuncia el abandono de los vuelos regulares concentrándose en realizar sólo operaciones chárter dentro del país.

19/06/2006: La aviadora chilena, señora Margot Duhalde (Q.E.P.D) recibió del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial, y como recompensa a su contribución eficaz al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna.



21/06/1911: La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) define en múltiples clases y sub divisiones, las reglas para todos los records de Aviación.

22/06/1927: Se inician los vuelos comerciales de VARIG en la ruta Porto Alegre – Pelotas – Río Grande, Brasil.

22/06/1946: A partir del Decreto Ley Nº 349, se crea la Fuerza Aérea Venezolana con igual rango y categoría que el Ejército y la Armada Venezolanas.

22/06/1979: Promulgación del Decreto con Fuerza Ley Nº 2.564 sobre la Aviación Comercial en Chile que garantizaba la libre operación en el mercado nacional de empresas nacionales o extranjeras, así como una desregulación en materia tarifaria, tomando como base la desregulación del mercado aéreo estadounidense y junto con los principios acordados en la Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en tres principios fundamentales: libertad en el ingreso a los mercados, libertad de precios y la mínima intervención estatal.

23/06/1978: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°23. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) Luis Z. Ruiz Navarro. Denominado originalmente Grupo de Artillería Antiaérea N°4, operó en la Base Aérea “Bahía Catalina”, Punta Arenas - Chile, desde el 1° de abril de 1957.

23/06/1986: Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yáñez. Desde 1970 la Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

24/06/1916: Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes por su parte alta. Los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y el Capitán de Ejército, Ángel María Zuloaga, despegan de Santiago, Chile en el Globo “Eduardo Newbery” elevándose hasta alcanzar los 8.100 metros de altura sobre el nivel mar. Luego de tres horas y media de travesía bajaban en el valle de Uspallata, Argentina.

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: ***“Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre”***.

La placa fue puesta allí por iniciativa de una Comisión Nacional de Homenaje, presidida por D. Jorge A. Mitre para distinguir, en nombre del pueblo argentino, a los héroes de la primera travesía aérea de los Andes, don Eduardo Bradley y el entonces Teniente 1º, don Ángel María Zuloaga en el lugar donde aterrizaron con un globo libre, luego de la hazaña.

24/06/1917: Se hace acreedor al Brevet de Piloto Aeronauta N°4 del Aeroclub de Chile, don Armando Venegas de la Guarda, fundador y primer presidente del Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, entidad fundada el 20 de agosto de 1948.

24/06/1950: Alrededor de las diez de la mañana de este día, fueron bautizados los dos primeros aviones del Club Aéreo de Carabineros de Chile. En lo que resultó ser una interesante ceremonia efectuada en el costado oriente del Aeropuerto de Santiago “Los Cerrillos”, tras una misa de campaña a cargo del capellán mayor del Cuerpo de Carabineros, Monseñor Guillermo Canning, se verificó el bautizo de las dos primeras aeronaves: un Cessna 170 y un Aeronca Chief.

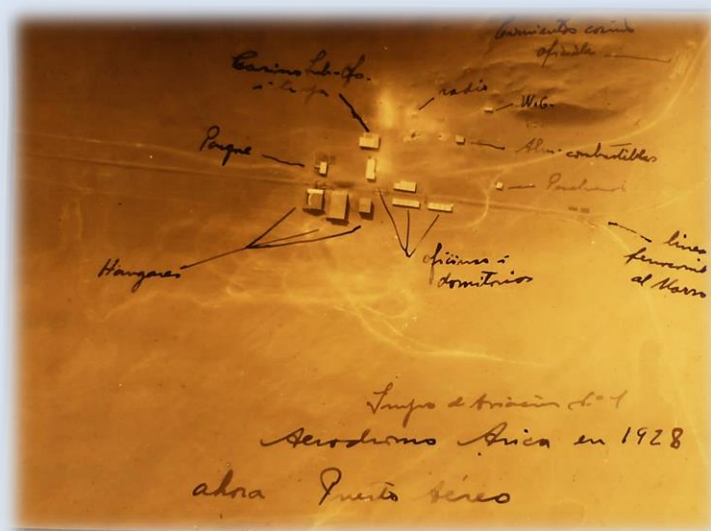
25/06/1953: Se dispuso el traspaso de la Dirección de Aeronáutica a la Subsecretaría de Aviación, dejando de depender de la Fuerza Aérea de Chile, aunque esta última debía continuar suministrando el personal y los recursos económicos.

25/06/1953: Se dicta el Decreto Fuerza de Ley Nº 343, el cual introdujo una completa reorganización institucional en materia de transportes. Se crea una nueva institucionalidad aeronáutica que especifica que el tráfico aéreo dentro del país queda reservado exclusivamente para empresas nacionales, medida que se mantendría por 27 años, hasta la promulgación de la Ley 2.564, que establece la libertad de los cielos nacionales. En segundo lugar, se da por terminado el monopolio de LAN, al no quedar establecido ninguna empresa en particular para operar rutas domésticas.

26/06/1921: Hace 199 años atrás, la Inspección General de Aviación, ordenó que una escuadrilla de aviones chilenos evolucionaran sobre el monumento al prócer argentino y gran amigo de Chile, General Bartolomé Mitre inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio.

26/06/1929: Otro más de los aspectos aeronáuticos que preocupaba a Arturo Merino Benítez, era la pronta creación de una infraestructura aeroportuaria nacional. A través del Decreto Supremo Nº 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Junto a esto el DS Nº 2028, reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares. Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.



Vista aérea del Aeródromo El Buitre en Arica, 1928

26/06/1942: Es creado el Club Aéreo Universitario de Aviación. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke. En esta fecha, se dan cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional, y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio .

26/06/1971: Inicia operaciones en Chile Cubana de Aviación, primer reflejo en la aeronáutica nacional de los cambios políticos tras la llegada al poder del Gobierno socialista del Doctor Salvador Allende G.



27/06/1889: A poco tiempo de recibir el Batallón de Telégrafos su primer globo, arriba sin previo aviso la Reina Regente en España, doña María Cristina, a la Casa de Campo donde junto al estanque de patinar, la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos hacía prácticas y maniobras de inflación con el recientemente adquirido Globo “Yon” de origen francés.

Sin dudarle un instante, la Reina subió a la barquilla con el Teniente Coronel, señor Licer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión.

Como recuerdo de la misma se acuñó una medalla y desde ese momento el primer globo recibió el nombre de “María Cristina”. Días después fue S.A.R. la Infanta Isabel, la que ascendió hasta una altura de 500 metros en este mismo globo, longitud máxima del cable de retención.

27/06/1914: El aviador civil chileno, señor David Manuel Fuentes Soza, establece el record sudamericano de distancia al unir la ciudad de Concepción y la localidad de Paine (450 Kilómetros de distancia) en un vuelo sin escalas que duró 5 horas y cinco minutos.



27/06/1959: Creación del Club Aéreo del Cobre. Uno de sus más entusiastas fundadores, fue nuestro recordado socio, Mauricio von Teuber Stevens, quien tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, "Cadeco".



Mauricio von Teuber Stevens

27/06/1977: Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas. Su primer comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.

28/06/1941: Creación del Club Aéreo de Chillán. Ubicada en la Región del Biobío.

28/06/1958: Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**.

Esta importante entidad que hoy está a cargo del CDA (DA) Claudio Alcázar Sichel, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

En su origen, estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.



Roberto Sánchez Celedón

28/06/1966: Se crea el Club Aéreo de Nacimiento, situado en la provincia del Bío-Bío. Se ubica a 550 km al sur de Santiago y a 108 km de la capital de la región.



29/06/1919: Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE". El 29 de mayo de 1919 se fijó que Agustín Parlá realizaría el primer vuelo comercial con los Estados Unidos de Norteamérica, y así resultó al transportar un cargamento de jabón en polvo Sapolio en el avión "Sunshine". Un mes más tarde —el 29 de junio— fueron tomadas desde el mismo avión por el reportero gráfico del periódico *El Mundo*, señor Adolfo Regreceni, las primeras fotografías aéreas de la Habana".

30/06/1921: Por D.S. del Ministerio de Marina, se dan de alta en la Escuela de Aviación y se nombran nuevos alumnos del curso del Mayor Scott, al Teniente 2° de Marina, Carlos Silva y al Ingeniero 2° José Gómez, este último será dado de baja al mes siguiente y regresará a la Armada.

30/06/1930: Se crea el Gabinete de Fotogrametría Aérea de la Fuerza Aérea Nacional, cuya misión principal fue la de fotografiar y levantar una gran carta del territorio nacional.

30/06/1943: Siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el Comodoro del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, se crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial N° 14, con la responsabilidad de *"regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral..."*



Bote volador Consolidated PBY-5 "Catalina", exitosamente utilizado para la creación del Comando Costanero

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

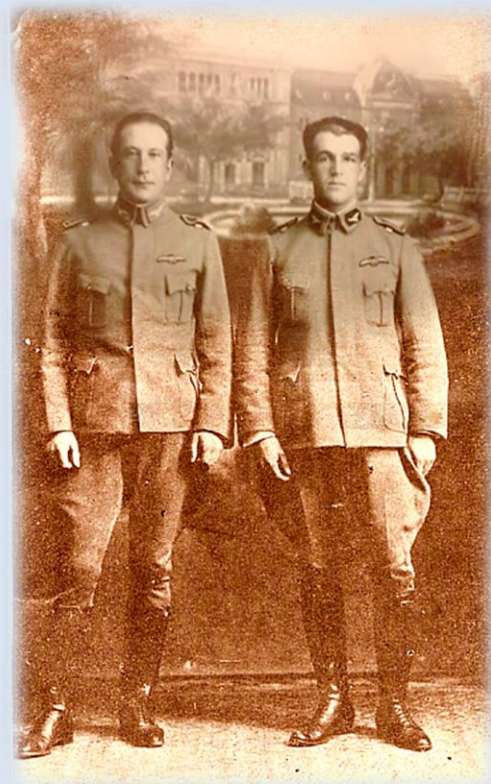
A 99 AÑOS DEL PRIMER CRUCE AEREO DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES CON PASAJERO



LA TRAVESIA DE LA CORDILLERA CON PASAJERO Y EN AVION DE GUERRA

LA REALIZAN AYER LOS TENIENTES SEÑORES HERRERA Y
GERTNER EN UN "HAVILAND" DE 220 HP.

"Ayer se ha agregado a los triunfos de la aviación nacional, una nueva hazaña que en un arranque de entusiasmo realizaron dos de nuestros mejores pilotos militares y que constituye desde luego un nuevo récord en la lucha por la conquista del espacio. Por primera vez las cumbres andinas se ven transmontadas por un aeroplano que, además del piloto, llevaba un pasajero."



Tenientes Alfredo Gertner y Roberto Herrera

Así iniciaba la noticia central de la portada del diario chileno La Nación, del lunes 23 de mayo de 1921. Era esta la gran hazaña que ocupaba las hojas y portadas de la prensa nacional y trasandina.

Los pormenores daban cuenta del cruce realizado por los tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner Fernández en un avión militar De Havilland DH.9, *"máquina pesadísima y que ofrece peligros evidentes para vuelos de gran altura, como es desde luego la refrigeración por agua de la máquina, el paso de la cordillera efectuado ayer marca a pesar como decimos, de las condiciones en que partieron de la Escuela estos pilotos, un laurel más para los prestigios de nuestra naciente Escuela de Aviación."*⁹

Era evidentemente una inesperada aventura, que no contaba con autorización alguna, cometiendo una grave falta a la disciplina militar que debe imperar en las instituciones de las Fuerzas Armadas debía tener las respectivas sanciones más allá de los lauros conquistados y del sentir popular que tamaña hazaña oponía en su favor por el valor y temple demostrado por ambos aviadores.

⁹ La Nación, Santiago de Chile, lunes 23 de mayo de 1921. Pág.1

Un telegrama recibido en Santiago daba cuenta exacta y resumida de la travesía aérea desde El Bosque hasta la ciudad de San Luis en Argentina, en sus propios términos: *“Después de cinco horas de vuelo aterrizamos en las cercanías de esta ciudad, sobre el lecho seco de un río, a las 1.30 de la tarde. El viaje se realizó en espléndidas condiciones, principalmente desde el décollage hasta que dejamos atrás el Tupungato. En el lado argentino nos encontramos volando sobre un mar de nieblas que hacía imposible toda orientación. Al agotarse el combustible, la máquina perdió velocidad y descendió en “spin” desde una altura de unos cincuenta metros; esto, unido a las condiciones desfavorables del terreno, hizo que el “De Haviland” sufriera un recio choque. El teniente Herrera recibió leves contusiones; Gertner, ileso. La oficialidad de la guarnición de San Luis, que la cubre el Regimiento N°16 de Infantería, nos ha colmado de atenciones, demostrando una vez más la nunca desmentida caballerosidad del gran Ejército hermano.”*

Prolegómenos del viaje

Según el Coronel de Aviación Enrique Flores Álvarez, en su libro “Historia Aeronáutica de Chile”, señala que la motivación inicial para esta iniciativa particular, estaría originada en los *“deseos manifestados por algunos oficiales aviadores de trasladarse a la capital del Uruguay y acompañar a la Embajada Matte¹⁰, que regresaba desde Río de Janeiro, hasta Buenos Aires, en los días en que la gran Nación argentina celebraba el aniversario de su Independencia.”* Con este objeto, es que algunos oficiales de la Escuela de Aeronáutica Militar, autorizados por la jefatura de la Fuerza Aérea¹¹, habrían solicitado al Ministro de Guerra y Marina la autorización para viajar hacia la Argentina y llevar los saludos presenciales de los aviadores chilenos en sus fiestas patrias.

La responsabilidad por ese permiso, recaía por aquellos días sobre el recientemente nombrado titular de la cartera de Guerra y Marina, don Enrique Balmaceda Toro¹², quien su relación y conocimiento con los beneficios, propiedades y limitaciones sobre los aviones o de quienes los operaban, quedaban seguramente bastante limitados, por lo que el permiso para el viaje de algunas aeronaves quedó por prudencia, descartado en aquella ocasión.

Esta decisión echó por tierra el entusiasmo manifestado por los aviadores, sobre todo en aquellos días en los cuales el ejemplo de decisión y tenacidad de Godoy y Cortínez o de Zuloaga, Bradley, Candelaria y Bolland en la conquista aérea de los Andes, era todavía un tema desafiante que encantaba a muchos. ¿Habría sido idealismo, amor por el vuelo, el deseo por manifestar la alegría patriótica por las fiestas Mayas en el proceso de independencia de la Nación hermana, el ímpetu juvenil o la profunda confianza en lo aprendido por los nóveles pilotos militares que participaban de las modernas enseñanzas impartidas por la Misión Scott algunas de las razones motivaran el verdadero curso de acción seguido en la preparación oculta de un vuelo ocurrido en la madrugada del domingo 22 de mayo de 1921?

Esta ingenua hazaña que solo pretendió anotar un hecho glorioso para la aviación chilena en su período de gestación, transcurrido el tiempo, ha ido adquiriendo valor más allá de la grave indisciplina.

¹⁰ Se trataba de don Jorge Matte Gormaz, antiguo y distinguido fundador de la Aeronáutica Militar en su cargo de ministro de Guerra en 1913 y posteriormente Presidente del Aero Club de Chile, quien en 1921, fue comisionado por el gobierno chileno, para visitar Argentina, Brasil y Uruguay, como embajador extraordinario. En este año fue también, ministro del Interior subrogante y en 1922 fue designado Ministro del Interior por Arturo Alessandri.

¹¹ A través del Decreto N°654, de fecha 18 de marzo de 1919, se había creado la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, sujeta a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina e independiente del Ejército y de la Armada.

¹² Ministro de Guerra y Marina entre el 13 de mayo hasta el 17 de agosto de 1921. Distinguido político hijo del expresidente José Manuel Balmaceda (1886-1891) y de Emilia de Toro Herrera.

Como sea y cuales fueran las motivaciones, lo finalmente sucedido condujo a que jóvenes oficiales, decidieron por sí solos, realizar una aventura que tendría grandes implicancias personales, de progreso institucional, aeronáuticas y también para el país.

El cruce aéreo del macizo andino

La madrugada del domingo 22 de mayo, evidenciaba el antes oculto desarrollo de una aventura aérea que daba inicio. El teniente Herrera acudía donde el Oficial de Servicio para solicitarle las llaves del hangar que cobijaba uno de los aviones De Havilland de la Fuerza Aérea Nacional. Se dice que el Oficial encargado, Teniente 2° Juan de Solminihac, muy sorprendido se negó ante la petición, pero que la inmediata reacción de Herrera al comentarle que ya estaba acordado con el Inspector General de Aviación el emprender un vuelo por sobre la cordillera, lo dejó tranquilo y le facilitó su auxilio para llevar a cabo la delicada empresa.

“Ya en posesión de las llaves, el teniente Herrera ordenó al Cabo 1° R. Espinoza, sacara a la cancha el De Havilland 1296 D., máquina en que había volado el día anterior el Piloto 3° Agustín Alcayaga, alcanzando hasta Melipilla y efectuando a su regreso a “El Bosque”, las más difíciles pruebas de acrobacia.”¹³

Revisado el avión, Herrera y su acompañante el teniente Gertner, se percataron de que el avión seleccionado no tenía suficiente combustible, por lo que solicitaron sacarle un poco de bencina a los otros aparatos que se encontraban en el hangar. Hecho esto, el avión fue trasladado a la pista, donde los jóvenes aviadores se despidieron de los presentes y emprendieron el vuelo. Eran las 8.15 horas.

Mientras esto ocurría, a unos doscientos metros de la pista, se encontraba una señorial propiedad conocida como Villa Mabil¹⁴, en donde vivía en ese entonces, el General de División Luis Alberto Contreras Sotomayor, Inspector General de Aviación, quien prestó atención al característico ruido del poderoso motor Siddeley Puma de 230 H.P. del De Havilland, llamando por ello la atención el hecho de que en ese horario y en día festivo anduviera volando un avión. Esta natural alarma provocó que pronto se presentara Contreras en la Escuela, para indagar algo más sobre la extraña situación que acontecía.

Una vez allí, tras comentar lo ocurrido con el Director Técnico del plantel Mayor Frank P. Scott¹⁵, quien también vivía próximo a las instalaciones aéreas, pudo recoger información sobre el avión que había despegado con rumbo a la cordillera. A continuación, dio instrucciones de iniciar una investigación sumaria de rigor, designando como secretario de la misma, al Capitán Francisco



¹³ Enrique Flores Álvarez *“1920 – 925 Historia de la Aviación en Chile”*, Tomo II, 1934. Pág. 61-62.

¹⁴ Casa patrimonial de Viña Mabil, ubicada inmediatamente al norte de El Bosque y que fuera adquirida por el fisco en 1920.

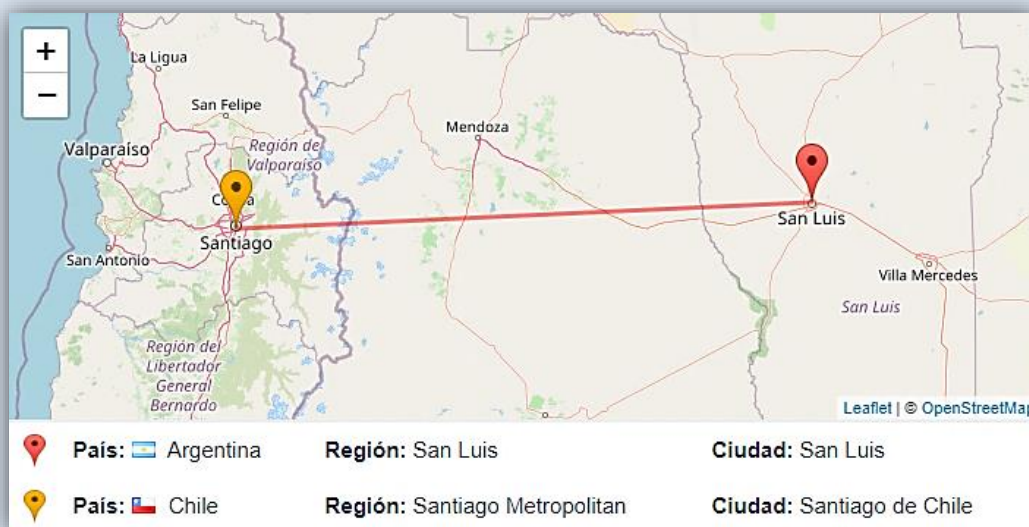
¹⁵ Frank P. Scott, jefe de la misión británica suscrita por el Gobierno chileno para la actualización de la instrucción de 72 oficiales pilotos e implementación de un curso de Instructores de Vuelo, incorporando materias de técnicas de vuelo y combate modernas adquiridas tras la experiencia de la Primera Guerra Mundial. Su arribo al país, junto a otros dos instructores británicos, se produjo el 12 de octubre de 1920. La misión Scott permaneció en Chile por espacio de un año, regresando a Inglaterra a fines de 1921.

Quevedo, quien se desempeñaba como Oficial encargado de todos los asuntos disciplinarios de la Escuela de Aviación. Una vez encomendadas las tareas, se trasladó a Santiago con el fin de informar al Ministro de Guerra y al Presidente de lo ocurrido.

A eso de las 14.00 horas, se recibían las primeras noticias que daban cuenta de lo sucedido con el avión en la localidad argentina de San Luis (al este de la provincia de Mendoza) y el estado de los dos ocupantes.

Mientras tanto, por la tarde de ese día la información recibida desde Argentina daba cuenta más detallada sobre el socorro oportuno que los aviadores chilenos recibieran por parte de los vecinos de la localidad de San Luis, señores Pedro Capello y Bautista Herrera, y su posterior traslado a la enfermería del Regimiento 16 de Infantería, donde el cirujano militar Cleofé W. Gavros le cosió las heridas más profundas a Herrera, mientras que a Gertner le curó la única herida que recibiera en el mentón. Tras ello y dejando en reposo absoluto a Herrera por las fracturas recibidas, la oficialidad les prodigó toda clase de atenciones.

En lo que respecta a los aspectos técnicos del vuelo y su impacto final, surgían mayores antecedentes que explicaban el trayecto recorrido y las largas cinco horas de vuelo. Los aviadores habían cruzado la cordillera al norte del Aconcagua, a una altura promedio de 15.500 pies. Durante el vuelo habían experimentado la falla de un magneto y la aparición de llamas en el tubo de escape, situación que provocó que, para evitar un incendio, cortaran el motor y planearan a ratos. De este modo, el motor logró funcionar, aunque fuera de forma irregular. Otro factor no menor, fue la desorientación geográfica que la neblina y el desconocimiento del terreno, produjera en los pilotos, confundiendo incluso el Aconcagua con el Tupungato, lo que los hizo cumplir una travesía mayor de lo esperado, en su búsqueda de la ciudad de Mendoza. En esta particular situación, habían cumplido con dos nuevas marcas aeronáuticas sudamericanas, la primera de ellas era el primer cruce aéreo de la cordillera de los Andes con pasajero y por su parte más alta; mientras que la segunda era, los más de 500 kilómetros recorridos por un biplaza de guerra carente de la adecuada instrumentación y condiciones.



Sólo la distancia en línea recta entre Santiago y San Luis, es de 400 kilómetros.

(Fuente: <https://www.geodatos.net/distancias/de-san-luis-argentina-a-santiago-de-chile-chile>)

Para conocer algunos detalles más en profundidad y de primera fuente los pormenores de la travesía aérea sobre la cordillera de los Andes, se inserta a continuación una muy interesante serie de párrafos de una de las cartas del teniente Herrera a su padre, el General de División Roberto Herrera Ladrón de Guevara, y que aparecieran publicados en el diario La Nación, un mes más tarde de la odisea, el día 21 de junio. *“El día 21 de mayo, en la noche, fui a casa a despedirme, pero sin decir a donde pensaba ir al otro día y no los encontré a ustedes en ella. Regresé en carro de 11 P.M. a la Escuela, y me puse a estudiar la carta. Gertner llegó en el carro de 12.15, y quedamos de acuerdo respecto de la tenida que debíamos traer y la hora de levantarnos.*

Al día siguiente salimos a las 8.30 tomando altura sobre el aeródromo, y, una vez logrados los 9.000 pies, dirigí el aparato hacia el Cajón de Maipo; pero llegamos al Cajón habiendo subido apenas 600 pies, pues el aparato iba muy pesado.

En seguida dirigí el aparato en dirección al norte (Santiago), bordeando la cordillera, debido a que no teníamos altura suficiente para internarnos; seguimos por el valle central, bordeando siempre la cordillera, hasta llegar a San Felipe y en seguida a Los Andes, internándonos por el cajón del Aconcagua, con una altura de 14.000 pies. Poco después, siempre con rumbo al norte, entramos en la región montañosa, sintiendo fallar algo raro en el motor; probé los magnetos, y uno estaba malo, pero el aparato seguía subiendo hasta 15.000 pies (íbamos siempre con rumbo al norte).

Después de haber pasado un contrafuerte de la cordillera, a pesar de que el motor conservaba su velocidad, empezó a bajar lentamente. Perdiendo altura, al cabo de unos diez minutos de viaje, habíamos descendido 3.000 pies, es decir llevábamos 12.000 pies de altura y, por lo tanto, sentí el temor de verme obligado a quedar en la cordillera, pues hacia el lado chileno no podíamos volver debido a que habíamos quedado como 2.000 pies más bajo que la altura más baja y por el valle era imposible salir. Hacia el lado argentino teníamos aún más altura, por lo que estábamos en un verdadero hoyo de montañas nevadas, dando vueltas por su periferia y perdiendo altura.

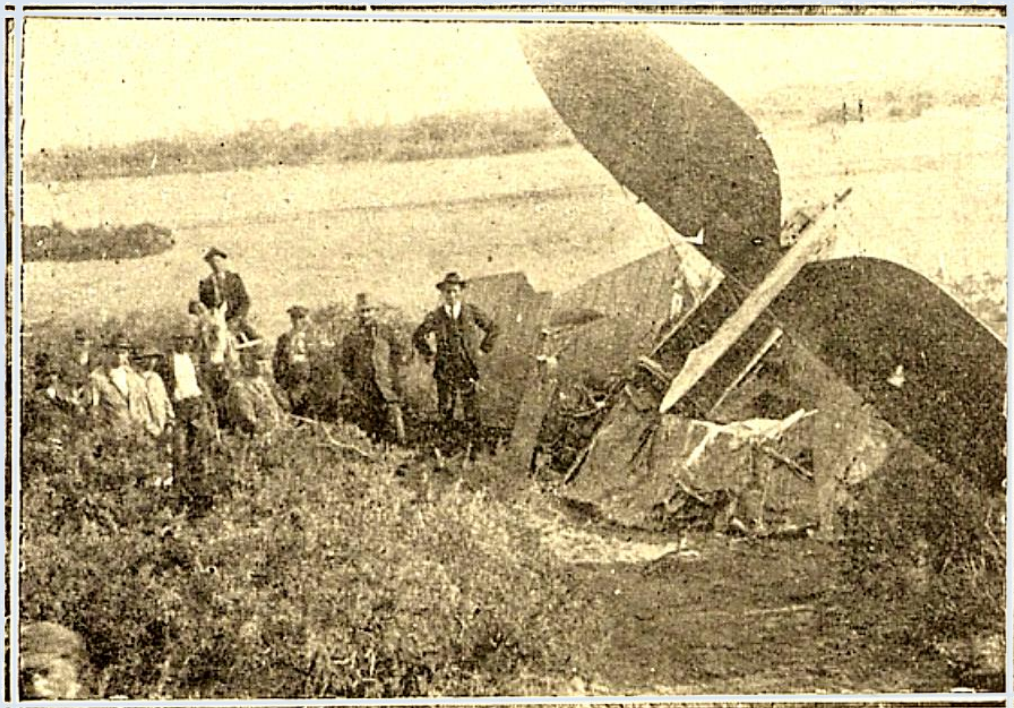
Por fin decidí estrellarme en una falda llena de picos, y, lo que no esperaba, el aparato, sobre el faldeo, comenzó nuevamente a subir; inmediatamente comencé a dar vueltas sobre el espacio y llegamos a la altura de la cadena que nos impedía atravesar hacia el lado chileno; seguí subiendo sobre el mismo lugar, y después en otro faldeo más alto, hasta que logramos tomar una altura que nos permitió pasar al lado argentino.

Le di al aparato el máximo de velocidad posible (120 millas), picando y perdiendo altura, pasamos el contrafuerte que era el más alto desde 15.500 pies. En seguida sentimos fallar fuertemente el motor, saliendo llamas y trancándose de repente el escape. Entonces cortaba el motor y planeaba un poco, y así pasábamos dejando a nuestra derecha la masa imponente del Aconcagua; pero nosotros en ese momento estábamos creyendo que era el Tupungato. Por fin a fuerza de planeos y de andar a medio motor, logramos salvar los últimos contrafuertes del lado argentino, atravesando el valle del río Mendoza que nace del Aconcagua hacia el norte. Había neblina y un viento que parecía temporal, pues nos tiraba el aparato hacia arriba y en seguida hacia los costados y hacia abajo; pero íbamos tranquilos, pues conservábamos la altura de 15.000 pies, y por lo tanto, no había peligro. Creyendo que habíamos pasado al lado del Tupungato, tomamos en dirección N.E. (hacia Mendoza), pero volábamos y volábamos y ni señales de edificios, pues, debido a la neblina, apenas divisábamos corto radio de vista

en círculo. Por fin, vimos la línea Norte-Sur (San Juan - Mendoza), y como no divisara nada hacia el norte, miré hacia la cordillera y vi con gran sorpresa de que estaba errado con respecto al Tupungato, pues el macizo a cuyo norte habíamos pasado era el Aconcagua, y más al sur se veía el Tupungato desmochado en su parte superior. Cambié inmediatamente de rumbo (al sur) y viajamos más o menos 15 minutos, pero no se divisaba punto de referencia, pues yo pensaba aterrizar en Mendoza, debido a que el motor iba malo; pero como no divisáramos nada, resolví marchar hacia el Este, y después de 30 minutos torcí la dirección a Córdoba (N.E.) encontramos el río Desaguadero, lo bordeamos durante 10 minutos y me separé hacia el S.E. en vista de que no había seguridad de que era ese río. Después de 15 minutos volví al N.E. y nos volvimos a encontrar con el río Desaguadero, donde forma un ángulo recto hacia el Sur, en el centro de la Pampa; en ese punto ya el aparato había perdido 11.000 pies de altura y, por lo tanto, seguí su curso acortando camino en línea recta (motor seguía fallando. Medio motor). El aparato conservaba su altura y el escape se producía con grandes vibraciones que parecía que éste chocaba bruscamente con algo invisible y la hélice medio se paraba en seco, como se dice; pero volvía a funcionar.”

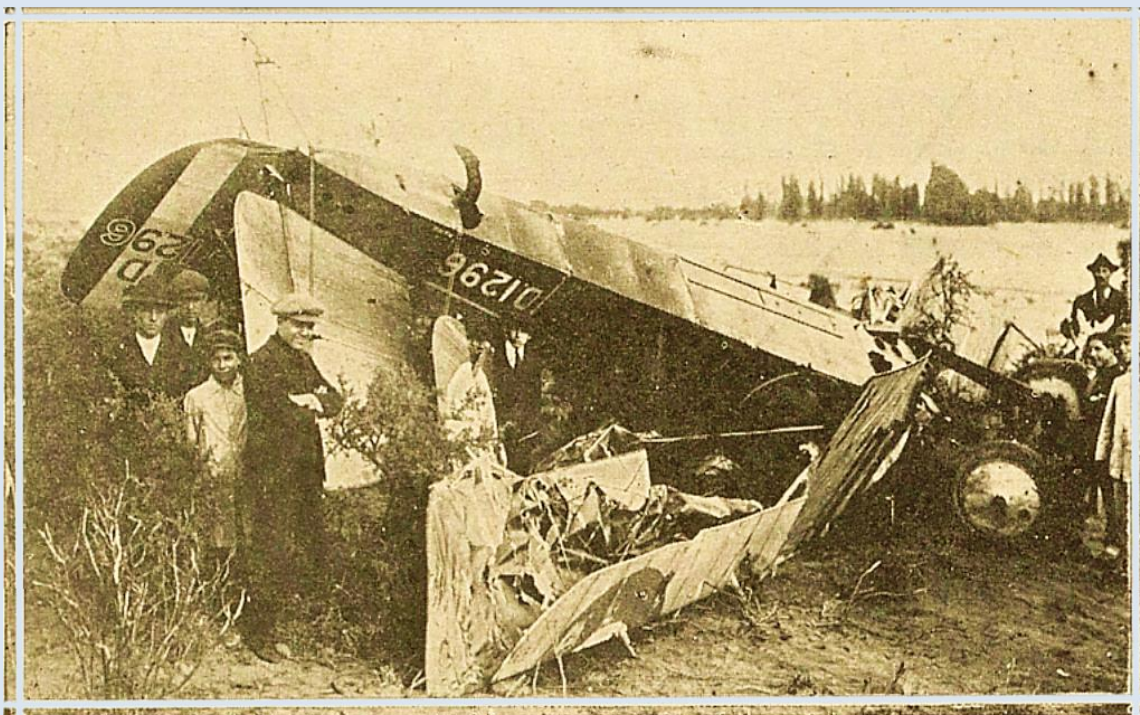
Sin embargo, ante la grave situación de indisciplina acaecida, ni estos notables logros aeronáuticos obtenidos, ni la angustiosa odisea vivida, ni la simpatía popular que una acción de tales repercusiones tenía en las sociedades argentina como en la chilena, lograrían aplacar o disculpar lo realizado por los dos oficiales de nuestra aviación militar.

En el ejército y sociedad de Chile, Herrera, era heredero de una valerosa estirpe militar¹⁶, al igual que sus responsabilidades como oficial no exculpaban de un hecho tan grave de haber secuestrado un avión.



El avión De Havilland destrozado a orillas del río Seco, en las inmediaciones de San Luis, Argentina

¹⁶ Roberto Herrera Ramírez, era nieto del valiente Coronel de Ejército Eleuterio Ramírez Molina, héroe de la batalla de Tarapacá; hijo del General de Brigada Alberto Floridor Herrera Ladrón de Guevara también condecorado veterano de la Guerra del Pacífico; y hermano de otros dos destacados militares.



El avión De Havilland D 1296, destrozado e invertido a orillas del río en las inmediaciones de San Luis, Argentina

Algunos pormenores de la investigación

Como se ha indicado, la misma mañana del día 22 de mayo, el general Contreras, con ayuda del Capitán Quevedo, había abierto una investigación. Interesante resulta transcribir y reproducir para el lector algunos fragmentos y documentación pertinente de ésta, donde da cuenta de los detalles del viaje y sus intenciones.

Una declaración del Capitán Darío Aguirre Bernal, da cuenta del orden de los eventos: *“Hoi a las 8,15 A.M. en circunstancias que iniciaba una ronda por el Canton como jefe de él, el señor teniente Amiot, que me entregaba el servicio, me dió cuenta que en el Aereódromo se aprestaba a decolar un aparato De Haviland. En vista de lo inucitado del vuelo por ser día de fiesta me dirijí a la cancha en circunstancias que el aparato decolaba.*

Interrogué al cabo Espinoza de mi Bandada que se mostraba presente junto con el cabo Gajardo i me dijo que los que volaban eran los tenientes Herrera i Gertner que en la mañana mas o menos a las 6 les ordenaron sacar el deHavilan de mi Bandada para volar en él. Le ordenaron, ademas, sacar la bencina de otros aparatos que allí habían hasta completar la carga completa del aparato. Dijo ademas dicho cabo que parece que los mencionados oficiales querían atravesar la cordillera segun pudo oir en su conversacion.” (sic)

Más adelante, la declaración del Capitán Aguirre agregaba: *“se encontraban presentes según declaró el cabo Espinoza los tenientes señores Aliaga, Alarcon i el Mecanico Sr. Sehenbrouck¹⁷ quienes declaran que el señor teniente Herera manifestó que tenia autorización del Señor Jeneral Contreras para volar”. (sic)*

¹⁷ Se refiere al Seargeant-Major (First Class) R.A.F., Mr. Arthur Richard Seabrook

Algunas impresiones sobre el viaje y el posterior castigo

“Mucha expectación pública, por la nueva hazaña de los aviadores chilenos, muchos deseos de que no se castigara la falta por significar el triunfo, el empuje de una raza fuerte y audaz, aun cuando se había verificado sin previa autorización”.

Cierta desinformación inicial hizo pensar que los oficiales podrían ser eventualmente perdonados, tal como lo demuestra una interesante nota publicada en El Mercurio del día 24 de mayo de 1921, donde junto con hacer referencia a una breve entrevista con el padre del teniente Herrera, se señalaba: *“El distinguido militar se mostró muy complacido de que su hijo hubiera realizado con buen éxito la travesía, lamentando, eso sí, el quebrantamiento de la disciplina por haber realizado el vuelo sin el permiso correspondiente.*

Nos contó el general algo de que sólo después de tener noticias del raid ha venido a enterarse. El teniente Herrera aprovechando que su familia se encontraba en el teatro, se acercó hasta la casa de su señor padre y dejó allí escrito un papel para un hermano suyo en el que le informaba sobre su proyecto, recomendándole la reserva más absoluta.” Más adelante agregaba que además se habido llevado *“una pistola, un frasco de vermouth y un par de gruesos calcetines de lana”.* Como ustedes comprenderán nos dice el General- *su madre ha pasado con esto momentos sumamente amargos. Y en seguida nos agrega: -Como les digo, esta aventura de Roberto me ha producido una penosa impresión, por haberse ido sin permiso, faltando a la disciplina militar, pero como chileno ¡que quieren ustedes! Me siento orgulloso.*

Un intercambio de telegramas entre el teniente Herrera y su padre, brindaba otra interesante información que se reproduce: *“San Luis, 23 de mayo de 1921. – General Herrera.- Santiago.- Felizmente accidente sólo algunos rasguños superficiales, caída en espino 50 metros. Mande agradecimientos jefes y oficiales del Regimiento en ésta por esmeradas atenciones recibidas. Su hijo.- Roberto.-”*

----- “Teniente Roberto Herrera.- San Luis.- Quedamos ya tranquilos sabiendo que tus heridas son leves. Como militar, te estrecho la mano con la severidad que la disciplina reclama y debes aceptar respetuoso la suspensión por un mes que te ha impuesto el Gobierno. Como chileno y como padre, te envío estrecho y cariñoso abrazo, por tu valerosa y atrevida empresa.- General Herrera.”

Por otra parte, el Gobierno y la Superioridad Aérea no demoraron en tomar drásticas medidas para los involucrados como también para los que aparecieran relacionados con este infortunado evento.

Es así que los primeros coletazos que trajo el sumario cursado por la autoridad¹⁸, pusieron a ambos oficiales aviadores *“en disponibilidad”*¹⁹ y luego como medida disciplinaria, en el mes de junio, se separó del servicio de la aviación pasando a las unidades de origen, a los tenientes señores Ignacio Aliaga González, Luis Roberto Alarcón Quintanilla y Juan Solminihac Koestner²⁰, por la participación que les habría cabido en la falta cometida por los tenientes Herrera y Gertner.

¹⁸ El D.S. 1315 del 30 de mayo de 1921 señala las penas.

¹⁹ Los efectos de esta condición era la rebaja de un 50% del sueldo, y si ella duraba hasta un año, los afectados con dicha medida, quedaban fuera del Ejército.

²⁰ Los tenientes Aliaga al Regimiento Caballería N°1, Alarcón al Regimiento Zapadores N°4 y Solminihac al Regimiento Caballería N°6.

Las medidas disciplinarias contra los responsables, fueron también rápidamente difundidas por los medios de prensa. Igualmente, resultaron inútiles las notas que el Gobierno argentino y algunas instituciones particulares chilenas enviaran a nuestro Gobierno con la finalidad de dejar sin efecto las medidas tomadas contra los oficiales raidistas.

Entre ellas, se recibió la siguiente nota²¹ y que se reproduce a continuación, que muestra cuanto entusiasmo despertó en el país hermano la hazaña de los chilenos aviadores, y cuán grande es la nobleza de alma que muchas veces caracteriza y motiva a la mayoría de los habitantes de la gran Nación argentina.

“La iniciativa del ingeniero, señor Martínez de Hoz, Presidente del Aero Club Argentino, inspirada en el deseo de obtener la conmutación de la pena impuesta por las autoridades militares chilenas a los pilotos Gertner y Herrera, ha hallado un eco favorable en todas las instituciones deportivas y aeronáuticas más prestigiosas de Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Tucumán, Mendoza, etc. Esto ha significado en forma elocuente la adhesión del amplio movimiento de opinión suscitado, expresada por las conceptuosas comunicaciones de admiración y simpatía provocada en todos los círculos por el magnífico raid finalizado en San Luis.

Las primeras gestiones iniciadas ante el Ministro de la Guerra de Chile, no han tenido éxito, según se desprende de la contestación recibida por el señor Martínez de Hoz; más los iniciadores del movimiento, lejos de desistir de sus propósitos, se disponen a darle carácter popular, no dudando que en esa forma lograrán el resultado apetecido, para cuyo efecto, aprovechando la presencia de la Embajada Matte, solicitarán el indulto de los pilotos. El movimiento de opinión adquirirá, en virtud de ciertas disposiciones adoptadas, proporciones desusadas, explicables sólo por la razón de la honda simpatía suscitada por el bello gesto de los tenientes Gertner y Herrera”.

DOS AVIADORES CHILENOS

Atraviesan los Andes y caen en San Luis

DOS valientes voladores del ejército chileno, Guertner Fernández y Herrera, con el propósito de participar en los festejos patrióticos del 25 de Mayo, decidieron atravesar la cordillera de los Andes.

Partieron el 22 del campo de Lo Espejo, y después de atravesar la cordillera, resolvieron aterrizar en San Luis; pero por falta de conocimiento del terreno y la falla de una bujía, al efectuar un viraje, el aparato se precipitó sobre el arenal del río, resultando ambos pilotos con heridas de poca gravedad. La hazaña de los pilotos fue cumplida sin previo permiso del Gobierno y según versiones recibidas de Chile pensaban continuar el vuelo hasta Montevideo después de evolucionar sobre Buenos Aires.

La popular revista argentina El Gráfico²² en su edición centésima primera, añadía al respecto:

“Con la nueva y brillante hazaña cumplida por estos dos jóvenes aviadores chilenos, a quienes el destino ha impedido terminar la empresa en la forma anhelada, vienen a reforzarse los altos conceptos que entre nosotros se tiene del valor de los pilotos voladores del país hermano y del progreso experimentado en un tiempo relativamente corto por la aviación militar.

Hacemos fervientes votos por el rápido restablecimiento de los aviadores para que a la brevedad posible puedan reanudar sus actividades.”

Revista argentina El Gráfico, sábado 28 de mayo de 1921

²¹ Diario La Nación, jueves 26 de mayo de 1921. Pág.11

²² El Gráfico fue una clásica revista deportiva argentina de gran trascendencia, nacida como publicación semanal en mayo de 1919 y que se publicó por última vez en enero de 2018. Para 1921 era una revista muy popular y de corte editorial de intereses generales.



El malherido teniente Roberto Herrera junto a algunos de los oficiales argentinos del Regimiento 16 de Infantería que lo atendieron y cuidaron tras el infortunado accidente. Inmediatamente atrás de Herrera, su fiel compañero Alfredo Gertner Fernández y al lado derecho, el Teniente Coronel Anselmo Juanto, comandante del Regimiento trasandino.

A la significativa nota argentina dirigida del señor Martínez de Hoz; el Ministro de la Guerra de Chile, contestó más o menos en éstos términos que siguen: *“Sírvasse manifestar a la Institución que Ud. dignamente preside, el homenaje cariñoso en el día glorioso de vuestra Independencia y que me es altamente doloroso que los deberes de mi cargo me impidan complacer a su digno presidente.- (Fdo.) - Enrique Balmaceda”.*²³

Otra significativa, justa y concreta manifestación del pueblo argentino hacia la gesta de nuestros aviadores, fue la con que el pueblo de San Luis comprendió la verdadera esencia del gesto aeronáutico y distinguió a los audaces aviadores raidistas, con el siguiente acuerdo que testimonia el real carácter de la hazaña cumplida:

“San Luis, Mayo 25 de 1921.

“Considerando:

“Que ningún homenaje de mayor elocuencia por su significación puede la ciudad de San Luis tributar a la memoria de sus mayores en el 111° aniversario de la gloriosa e inmortal revolución, que fundara la América Libre sobre la inmovible base de la liberación económica y política, que la realización de un acto de verdadera y sentida solidaridad internacional.

Que la benemérita hazaña consumada por los decididos hijos de Chile, Teniente 1° Alfredo Gertner Fernández y Teniente 2° Roberto Herrera Ramírez, al transmontar los Andes, en un vuelo con pasajero, por primera vez realizado en los anales de la aviación, el día 22 de Mayo del año en curso, para

²³ Diario La Opinión de San Luis, viernes 28 de mayo de 1921.

descender, con grave peligro de sus vidas, en San Luis, en su biplano De Havilland N° 1296 D., el cual quedó deshecho sobre la margen izquierda del río al producirse la caída, es digna de admiración y de respeto y su glorificación se impone al espíritu como un ejemplo fecundo de suprema decisión de carácter para las generaciones de América;

Que el centro Pro-Aviación de San Luis, en cumplimiento de los fines de progreso y de justicia que le dieron origen, no puede ni debe permanecer extraño a tan magno acontecimiento;

Que es deber de las autoridades del centro estimular con todo entusiasmo el más amplio y sincero despertamiento del sentimiento colectivo, a fin de que San Luis tribute a los hijos de Chile el homenaje de amistad y de justicia, a que su acción heroica les ha hecho acreedores;

El Presidente del Centro Pro-Aviación de San Luis, resuelve:

1.- Convocar en reunión especial y extraordinaria a la Comisión directiva del centro para que resuelva sobre el carácter y forma del homenaje que la ciudad de San Luis y su pueblo tributarán a la República de Chile y a sus hijos, señores Alfredo Gertner y Roberto Herrera; y

2.- Someter a la consideración de la Comisión directiva el siguiente proyecto de resolución: a) Ofrecer a la República de Chile un álbum que testimonie el sentimiento de admiración y de respeto del pueblo de la ciudad de San Luis, que ha despertado la meritoria acción realizada por los tenientes Gertner y Herrera; b) Entregar en acto popular una medalla de oro a los intrépidos aviadores del Ejército de Chile que rememore su acción; c) Ofrecer una recepción de nuestra sociedad en su honor; y d) Solicitar del Superior Gobierno de la Provincia y del Pueblo de San Luis, su más amplio y decidido concurso, a fin de que el homenaje asuma el relieve y brillo que implica su verdadera significación moral e histórica.-

(Fdo.).- Modesto Quiroga, Presidente. - Capitán J. René Pignoux, doctor Jacinto Videla, Secretarios".²⁴

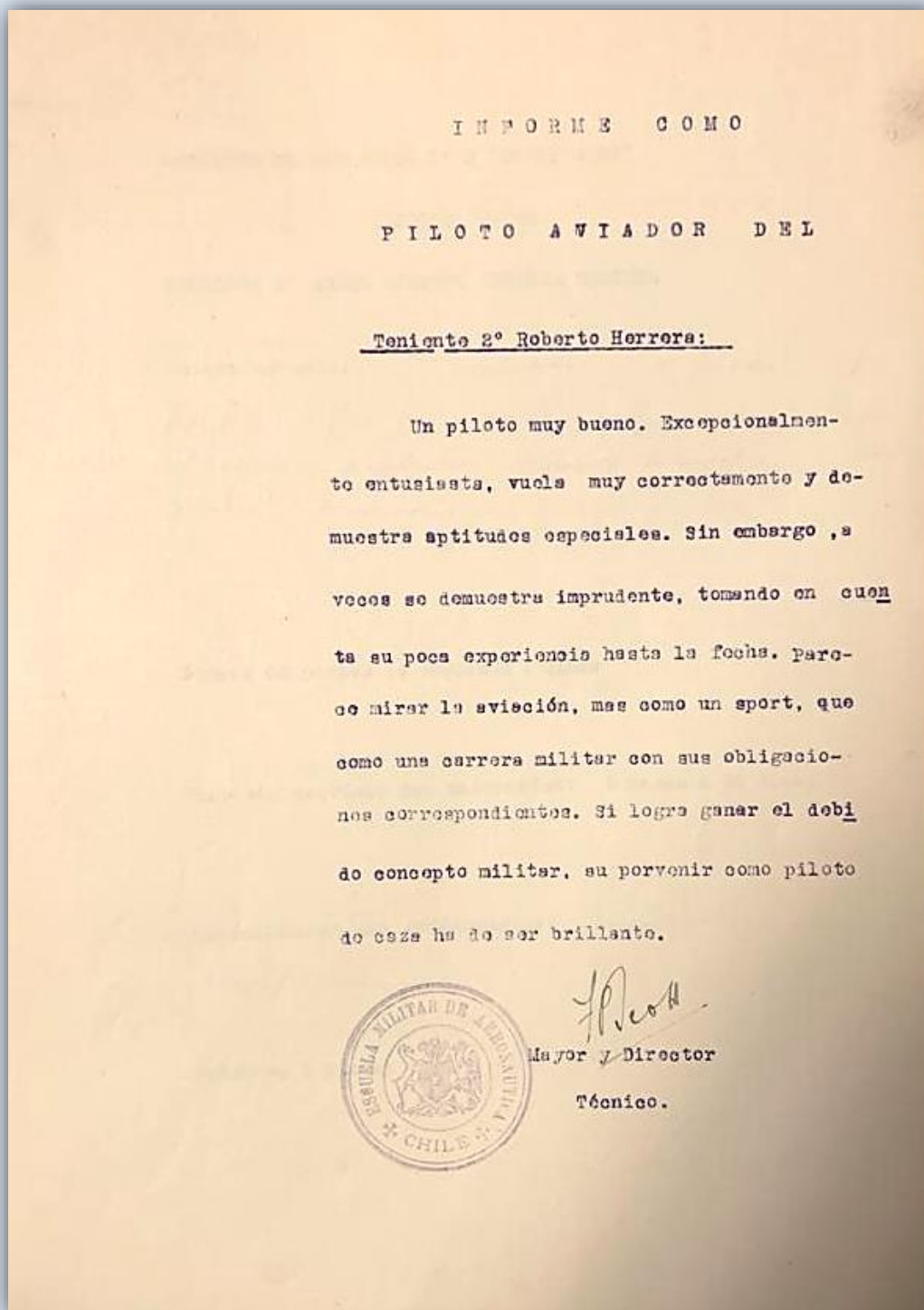


Medallas de los tenientes Gertner y Herrera (en los costados). Al centro, el anverso indicando la histórica fecha "22 de mayo de 1921", los escudos de Argentina y Chile sobre un ramo de laurel; y en la parte inferior el avión volando sobre las altas cumbres de esta imponente cordillera que nos une.

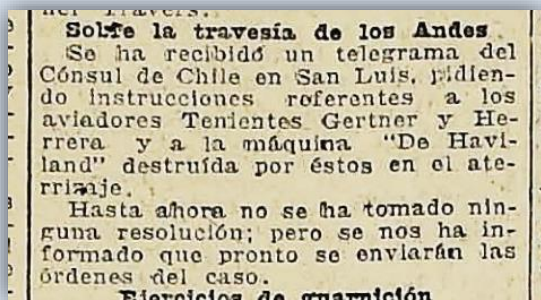
A medida que los días pasaban, la prensa del día 2 de junio, señalaba que todavía no se tomaba determinación alguna respecto al regreso de los tenientes Gertner y Herrera desde la Argentina.

²⁴ Enrique Flores Álvarez "1920 – 1925 Historia de la Aviación en Chile", Tomo II, 1934. Pág. 67-70.

Además, se agregaba que no obstante, la situación de "disponibilidad" que afectaba a los oficiales, la decisión tomada por el Alto Mando del Ejército, señalaba que el teniente Herrera seguiría prestando sus servicios en la Escuela de Aviación en vista de sus sobresalientes condiciones de piloto, pero siempre bajo un estricto control disciplinario, mientras que Gertner tendría que volver a su Unidad de origen, el Regimiento de Infantería N°6 "Chacabuco".



Informe otorgado por el Mayor Frank P. Scott respecto a la capacidad de Roberto Herrera como piloto



Diario La Nación del viernes 3 de junio de 1921

Al respecto, ese mismo martes, el Ministro de Guerra enviaba un telegrama de respuesta indicando al señor Cónsul de Chile, agradeciera al comandante del Regimiento N°16, la oferta del Gobierno argentino para enviar el avión, como también todas las atenciones recibidas por los aviadores durante su permanencia en ese país. Transcurrida una semana más tarde, los aviadores Gertner y Herrera, aún se encontraban en Mendoza sin poder cruzar a Chile, primero debido a las dificultades propias del invierno en la ruta y luego, obstaculizados por una fuerte gripe que afectó al teniente Gertner.

Diario La Nación del viernes 8 de julio de 1921

La prensa del domingo 10 de julio, daba cuenta de que debido a las diversas fiestas que se celebraron en conmemoración del Combate de La Concepción y la Jura a la Bandera, los tenientes Gertner y Herrera, no habían podido presentarse como correspondía hacerlo a la Superioridad Militar. Trascendía

El martes 7 de junio, una nueva información daba cuenta sobre la orden de regreso que habrían recibido los tenientes Gertner y Herrera, para lo cual ya se les había enviado el dinero suficiente.

Además, se hacía mención a la reiteración que cursara el Cónsul chileno en San Luis sobre el ofrecimiento del gobierno argentino para el traslado del avión accidentado, por cuenta de ellos.

Tras casi dos meses después del histórico vuelo efectuado por Herrera y Gertner, volvían al país para enfrentar las responsabilidades. Ante una consulta de un periodista, sobre este tema, Herrera respondió: *"Iré a la Escuela, e indudablemente me presentaré ahí a mi General y al Mayor Scott. No sé si se me ordene presentarme en el mismo día al señor Ministro de Guerra"* y luego añadía *"Les diré la estricta verdad de todo lo sucedido y en el convencimiento de que he faltado a mis deberes de soldado recibiré sin quejas las medidas disciplinarias que se nos impongan"*.

en la misma nota, que el día lunes, se presentarían ante el Ministro de Guerra, al Inspector General de Aviación y a la Comandancia General de Armas.

Esta reseña histórica expone una serie de antecedentes sucedidos hace casi 100 años atrás, donde volvemos presentes algunos de los relevantes hechos acontecidos en la senda de unión aérea entre dos naciones hermanas y que un año más tarde, fuera la real antesala para autorizar uno de los más emblemáticos raids de larga distancia²⁵ realizado en nuestra América del Sur. Hombres, hechos, sueños, tristezas y alegrías con que nuestra historia aeronáutica nacional nos alimenta formando una identidad común de paz, colaboración y confraternidad.

Al margen de exponer sin tratar de juzgar la indisciplina ocurrida, el valor y patriotismo se apodera de ellos, sus fundamentos son sobriamente escritos y explicados con relatos de primera fuente, documentos y reportes contemporáneos al hecho, de modo que el lector podrá entender la aventura emprendida por dos jóvenes oficiales, sobre quienes el recuerdo popular, algunas veces ha ido tejiendo una leyenda.

Resumen biográfico y de Servicios de Alfredo Gertner Fernández



***Comandante de Escuadrilla Alfredo Gertner Fernández
Jefe del Departamento de Fotografía (1939)***

Alfredo Gertner Fernández, nació el 7 de enero de 1895 en La Florida, departamento de Puchacay en la provincia de Concepción.

Sus padres fueron don Pablo Gertner, agricultor danés avecindado en Chile y doña Clorinda Fernández, chilena.

Ingresó a la Escuela militar el 1° de febrero de 1913, desde donde egresó en enero de 1915 con el grado de Teniente 2° en el arma de Infantería.

Su primera destinación fue al Regimiento de Infantería N°15 “Llanquihue” con asiento en Puerto Montt. En 1917 será nombrado Teniente 1° de Ejército y en noviembre de 1919 será transferido al glorioso Regimiento de Infantería N°6 “Chacabuco” ubicado en Concepción y muy cercano su hogar natal.

En febrero de 1921, es destinado transitoriamente a la entonces Escuela de Aeronáutica Militar para realizar un curso de vuelo.

²⁵ La misma superioridad que había negado este vuelo, autorizará el gran raid a hasta Brasil del Capitán Diego Aracena junto a su mecánico Seabrook, a bordo de un avión De Havilland, similar al usado por Herrera y Gertner. Este importante raid involucró el cruce de tres fronteras, determinación y arrojo por parte de los aviadores y finalmente, el auxilio y colaboración de los pueblos.

El 22 de mayo de 1921, el teniente Gertner acompaña como pasajero al teniente Roberto Herrera, quien tripula el avión D.H.9C N° 1296, con el cual cruzan la Cordillera de los Andes, sin autorización de la Superioridad, sufriendo un accidente al tratar descender en San Luis (República Argentina). A fines de ese mes, tras haber realizado este acto de indisciplina que involucró la destrucción accidental de un avión militar, se le sanciona dejándolo con la condición de “Disponibilidad” a las órdenes de la Comandancia General de Armas de Santiago.

A inicios del mes de septiembre, se le suspende su condición, siendo destinado a su última Unidad de origen, el Regimiento de Infantería N°6 “Chacabuco”, por un lapso de dos meses.

El 13 de noviembre de 1921, será nuevamente transferido, ahora al Regimiento de Infantería N°16 “Chiloé” con base en Ancud. Casi a fines de 1924 recibe su ascenso al grado de Capitán de Ejército, con lo que es destinado a la ciudad de Iquique, para asumir un puesto en la Ayudantía General del Regimiento de Infantería N°5 “Carampangue”.

En 1926 es seleccionado como alumno del Curso General de la Academia de Guerra y en enero de 1927, sin dejar de ser alumno de la Academia de Guerra, es destinado al Regimiento de Infantería N° 4 “Rancagua” con asiento en la nortina ciudad de Tacna.

El 18 de enero de 1928, vuelve a Santiago, donde se desempeñará en el entonces denominado Regimiento de Infantería N°10 “Lautaro” con asiento en esta ciudad.

Tras crearse el 21 de marzo de 1930, la Fuerza Aérea Nacional, y visto lo que indicaba el D.S. N°1.167, Gertner no tardará en solicitar su ingresar a ella, materializando sus deseos en el mes de junio de ese año.

No obstante que estaba en posesión de su brevet de piloto aviador, debido a estar alejado del vuelo por algún tiempo, su primer empleo fue como oficial de la rama Técnica de la Maestranza y Parque Central de Aviación, en El Bosque, el que el día 23 de julio de 1930, lo verá lucir sus nuevos galones de Capitán de Bandada de la Rama Terrestre del Escalafón de Guerra.

Mas adelante cumplirá responsabilidades de gran responsabilidad en la Dirección de los Servicios, Dirección del Personal y finalmente como Jefe del Departamento de Aerofotografía.

En julio de 1939, se le concederá el retiro del servicio en la Fuerza Aérea de Chile.

Dispone traslado de varios oficiales

D. P. Núm. 127. — Santiago, 3 de Julio de 1930.—Con esta fecha se ha decretado lo que sigue:

“HE ACORDADO Y DECRETO:

Los oficiales que a continuación se indican pasarán a continuar sus servicios a las unidades que se expresan:

Capitanes señores Alfredo Gertner Fernández, Enrique Villarroel Rubio, Julio Guerra Castañeda, Luis Bravo Jofré, Aquiles Urra Pinto y Jorge Calderón Silva y Subteniente Enrique Vera Ogalde, a la Maestranza y Parque de Aviación (El Bosque).

Capitán señor Gustavo Bonilla Rojas, a la Escuela de Aviación Militar (El Bosque).

Estos traslados son con derecho a gratificación por cambio de guarnición.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETÍN OFICIAL.

Por orden del Presidente.—(Fdo.) David Hermosilla G.

Lo que se transcribe para su conocimiento.—A. MERINO B., Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.

Ya en retiro, con fecha 5 de julio de 1949, se le concede una nueva cédula de retiro equivalente al grado de Comandante de Grupo (actual Coronel de Aviación), rama del Aire, con todos los beneficios que consultan las leyes en vigencia.

RECTIFICA LA LEY 7,717 Y CONCEDE AL COMANDANTE DE ESCUADRILLA DON ALFREDO GERTNER F. UNA NUEVA CEDULA DE RETIRO EN LAS CONDICIONES QUE SEÑALA

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente Proyecto de ley:

"Artículo único.- Reemplázase el artículo 2° de la ley N° 7,717, de 6 de Noviembre de 1943, por el siguiente:

"Artículo 2°.- Concédese al Comandante de Escuadrilla don Alfredo Gertner Fernández una nueva cédula de retiro equivalente al sueldo de Comandante de Grupo Rama del Aire, con todos los beneficios que se consultan en las leyes en actual vigencia.

Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo, por tanto promúlguese y llévase a efecto como ley de la República.

Santiago, cinco de Julio de mil novecientos cuarenta y nueve.- GABRIEL GONZALEZ VIDELA.- Guillermo Barrios T.

Con tan sólo 58 años de edad, Alfredo Gertner fallece en Santiago, el 17 de diciembre de 1953.

Resumen biográfico y de servicio de Roberto Herrera Ramírez



**General de Brigada Aérea Roberto Herrera R.
(1971)**

Roberto Crisólogo Herrera Ramírez, nació el 4 de diciembre de 1897 en Santiago.

Sus padres fueron don Roberto Herrera Ladrón de Guevara, distinguido militar y doña María Ercilia Ramírez Medina.

Sintiendo desde niño una natural vocación por la carrera de las armas, el 28 de abril de 1915 ingresó como cadete a la Escuela Militar. Egresó cuatro años más tarde, con el puesto N°30 entre 99 alumnos, con el grado de teniente 2° de Ejército, en el arma de Ingenieros, siendo su primera destinación al Batallón de Telégrafos.

En marzo de 1919 será seleccionado como alumno integrante del Instituto Superior de Educación Física dependiente de la Universidad de Chile, donde se impartirán el primer curso de Educación Física para Oficiales del Ejército.²⁶

²⁶ Los cursos de Educación Física para Oficiales del Ejército, funcionaron anualmente en el Instituto desde 1919 a 1924, gracias a la iniciativa de Joaquín Cabezas García y del General Arístides Pinto Concha, Jefe del Estado Mayor del Ejército, teniéndose en vista cooperar con las Fuerzas Armadas en la formación del ciudadano y mantener la unidad de principios desde el colegio al cuartel, en la educación física nacional. Estos cursos, a los que concurrieron

En febrero de 1920, es destinado al Batallón Zapadores N°3 "Concepción". Al año siguiente será incorporado al curso de aviación que dirige el Mayor Frank P. Scott en la entonces Escuela de Aeronáutica Militar, en donde en corto tiempo se distinguió por sus dotes naturales de buen piloto.

El 22 de mayo de 1921, el teniente Herrera junto al teniente Gertner, tripulando el D.H.9 N° 1296, cruzan la Cordillera de los Andes, sin autorización de la Superioridad y sufren un accidente al tratar descender en San Luis (República Argentina).



Recorte de origen desconocido, que da cuenta de la proeza realizada por Herrera y Gertner en 1921.

A fines de mayo de 1921, tras haber realizado y liderado este acto de indisciplina que involucró accidentalmente la destrucción de un avión militar, se le sanciona dejándolo con la condición de "Disponibilidad" a las órdenes de la Comandancia General de Armas de Santiago.

A comienzos de septiembre de 1921 se le suspende su condición de disponibilidad, pasando destinado al Batallón Zapadores N°1 y luego a los pocos meses, por circunstancias médicas, será transferido en febrero de año siguiente, al Regimiento Ferrocarrileros. Esta contingencia habría tenido su explicación, en una serie de inconveniencias médicas que le venían produciendo fuertes dolores, aparentemente derivado de su accidente en San Luis y diagnosticadas como "*adherencias peritoneales*".

numerosos oficiales, algunos de los cuales más tarde alcanzaron altos grados, se realizaron con personal de profesores "ad honorem", sin costo alguno para el Erario Nacional.

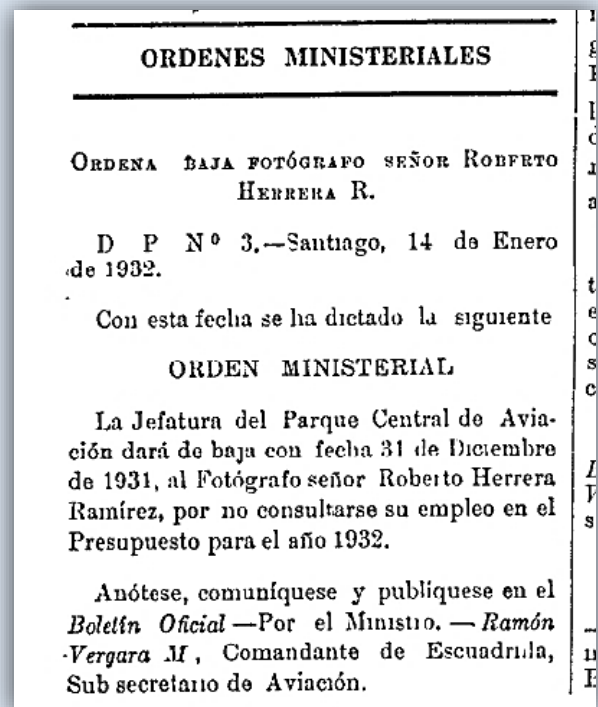
Esta situación lo habría llevado a que solicitara a tramitar una solicitud en que pedía el retiro absoluto del Ejército, situación que fue analizada médicamente y dado que esta condición podría cambiar, se determinó otorgarle el 23 de junio de 1922, el retiro temporal del Ejército.

Dos años más tarde, en junio de 1925, encontrándose ya restablecido de su dolencia, presentará a la Dirección General de Aeronáutica, la solicitud para reintegrarse al Ejército en su condición de Oficial del arma de Aviación, solicitud que tras su estudio será para su futuro en la aviación, lamentablemente denegada.

En marzo de 1927, será nombrado como Oficial de Reclutamiento del Cantón N°9 en Petorca- La Ligua hasta marzo de 1929.

En abril de 1930, se contrata por un lapso de dos años, a contar del mes de junio, para prestar servicios en la Aviación Comercial del Estado, empleo que sólo durara hasta el 31 de diciembre de 1931.

En mayo de 1933, mediante el D.S. 607, se le expedirá el título de Teniente de Reserva.



Quienes lo conocieron y conversaron con él, dieron testimonio del amor y alegría que prodigó por los éxitos que alcanzara la aviación durante los años siguientes, muchos de los cuales comentó en diversas entrevistas que algunas veces diera a quienes se interesaran conocer.

En octubre de 1943 se le concede sueldo, rango y prerrogativas de Capitán de Bandada de Armas, de la Rama del Aire de la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

El 23 de mayo de 1955, la Fuerza Aérea de Chile demostró su reconocimiento por la hazaña cumplida, otorgándole el título de "Piloto de Guerra". En esta misma ocasión, se nombró "Piloto Honoris Causa" a su señora, doña Berta Fredes de Herrera.

Finalmente, el 8 de septiembre de 1971, se promulgará la Ley Núm. 17.492, publicada en el Diario Oficial N°28.052 de la República de Chile, el día 16 de ese mismo mes, concediéndole por gracia, el grado de General de Brigada Aérea, de Línea, de Armas, del Aire, de La Fuerza Aérea de Chile, al entonces Comandante de Grupo (R) Roberto Herrera Ramírez

"Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente: Proyecto de ley:

"Artículo único.- Concédese, por gracia, el grado de General de Brigada Aérea, de Línea, de Armas, del Aire, de la Fuerza Aérea de Chile, al Comandante de Grupo (R) don Roberto Herrera Ramírez, sin

perjuicio de los beneficios especiales que se le hayan concedido por leyes anteriores".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévase a efecto como Ley de la República.

Santiago, ocho de Septiembre de mil novecientos setenta y uno.- SALVADOR ALLENDE GOSSENS, Presidente de la República.- Alejandro Ríos Valdivia, Ministro de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento.- Ricardo Ortega Fredes, Subsecretario de Aviación."

Reconocimientos recibidos:

- Grado de General de Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile. (Nombramiento presidencial concedido por gracia)
- Brevet de Piloto Aviador del Ejército de Chile. 1921
- Título de "Piloto de Guerra" otorgado por la Fuerza Aérea de Chile en 1955.
- Brevet de Aviador Militar "Honoris Causa" otorgado por la Fuerza Aérea Argentina²⁷.
- Medalla de oro conmemorativa del cruce de la Cordillera de los Andes con pasajero. Otorgada por el Gobierno de la Provincia y del Pueblo de San Luis, Argentina.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Enrique Flores Álvarez *"Historia de la Aviación en Chile"*, Tomo II, 1934

Revista *"Sucesos"*, mayo 1921

Revista *"El Gráfico"* N°101 de mayo de 1921.

Diario *El Mercurio*,

Diario *La Nación*. Ejemplares varios de mayo, junio y julio de 1921

Contraloría General de la República. Subdepartamento de Coordinación e Informática Jurídica. *"Recopilación de leyes por orden numérico con índices numérico, temático, onomástico y de notas."* Tomo 58. (1971-1972)

Bisquertt Susarte., Luis. *"El Instituto de Educación Física y Técnica, en su medio siglo: 1906-1956"*. Talleres Gráficos La Nación. Santiago, 1957

Boletines Oficiales de Aviación. Años 1930-1933

Recortes varios proporcionado por los señores Alberto Fernández Donoso

Recortes varios proporcionado por los señores Rino Poletti Barrios

Archivo del señor Eloy Martín de Argentina

Archivo del señor Walter Marcelo Bentancor de Argentina

Archivo Histórico del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile

Archivo Histórico del Ejército de Chile.

Archivo personal del autor

²⁷ Es la distinción más alta conferida por la Fuerza Aérea Argentina y califica a quien la recibe como miembro moral de la Institución. La mencionada distinción es discernida a quienes, en grado extraordinario, hayan rendido servicios a la Fuerza Aérea Argentina o contribuido al fortalecimiento de ésta con la Fuerza Aérea u otras instituciones del respectivo país, o realizado acciones de gran significación en la esfera internacional de la actividad aeronáutica y espacial.

SARGENTO 1° LUIS A. BARRUFALDI

“El Cóndor caído”



“¡Sargento Primero Barrufaldi!

Tú nombre ha quedado grabado eternamente en todos los corazones argentinos...Tu nombre se eleva hacia las altas cumbres de nuestra majestuosa cordillera...” (Don José Colimodio, músico del R.6)

¡EL SARGENTO BARRUFALDI HA CAIDO! Con este dramático título se anunciaba en tapa de los principales diarios de la época, el accidente aéreo que le causara la muerte al Sargento Luis Barrufaldi, el día 10 de octubre del año 1921.

Quizás, la muerte de este Sargento Volador comenzó muy lejos del aeródromo de Villa Lugano, en donde yacía desparramado el flamante Spad de 220 HP. con el cuerpo inerte del malogrado Piloto en su maltrecho interior...

LA CORDILLERA...ESA OBSESIÓN

En la aviación militar chilena recién se comenzaba a cristalizar la idea de cruzar el macizo andino en 1917, cuando se compra a la Argentina un avión Morane-Saulnier de 80 HP, el que en definitiva no surtió el efecto deseado por su escaso poder ascensional.

Surgió luego la posibilidad de comprar un avión similar, nuevo, por intermedio de España, pero los vaivenes de la guerra impidieron que la transacción se realizara.

Cuando ya la Primera Guerra Mundial comenzaba a marcar su ocaso, fructificaron negociaciones entre el Embajador chileno en Londres Agustín Edwards, solicitando las compensaciones por el uso de buques construidos para Chile en Inglaterra y que fueron requisados por el Gobierno Británico al inicio de la Guerra, lo que en parte favoreció a Chile con una partida de aviones, hidroaviones y submarinos.

De ellos, doce monoplanos Bristol M. 1C, con motor Le Rhône de 110 HP, fueron destinados a la Escuela de Aeronáutica Militar, donde bajo las miradas del instructor inglés Capitán Víctor Huston, contratado especialmente por el Gobierno Chileno, fueron armados los primeros aviones.²⁸

En la madrugada del 12 de diciembre de 1918, el teniente Dagoberto Godoy llegó una hora antes de lo acostumbrado al campo aéreo de El Bosque (Chile). Su objetivo era muy claro: cruzar la cordillera de los Andes por el Tupungato y aterrizar en Mendoza.

El intrépido hombre, desayunó como de costumbre y luego salió con su equipo de piloto rumbo a su avión que se encontraba en un costado del hangar. Allí, el pequeño monoplano de origen británico Bristol M.1C matrícula 4988, estaba listo para despegar.

²⁸ <https://losandes.com.ar/article/cruzar-los-andes-el-sueno-de-un-piloto-chileno>



El Bristol usado por teniente Dagoberto Godoy en el momento de un despegue. Diciembre de 1918

Se subió a la máquina y de su bolsillo sacó un mapa de la cordillera y le dijo a uno de sus asistentes: *"Voy a probar la máquina y si está buena..."*

El reloj marcaba las 5.05 horas cuando despegó y se elevó en espiral hasta alcanzar los cuatro mil metros; en seguida viró hacia el macizo andino.

Con las primeras luces del sol, la aeronave subió a unos 6.700 metros de altura; por suerte, el estado climático era excelente. Godoy cruzó por el Cristo Redentor y se dirigió hacia el valle de Uspallata. En su cabina, la temperatura era de 15° a 20° bajo cero y el aviador se percató que sus manos y pies se estaban congelando por el frío. A pesar de este inconveniente, siguió con su cometido.

El vuelo era estable y viajaba a una velocidad de 190 kilómetros por hora. Pero en un momento, un fuerte viento arremetió contra la nave que se movía de un lado a otro lo que hizo que la nave crujiera perdiendo altura, y con el peligro de estrellarse contra algún cerro.

Superada esta situación, el militar chileno miró el mapa y siguió por el río hasta la zona de Luján de Cuyo. En esa zona, el piloto aminoró la marcha para reducir el consumo de combustible, pero hizo que el motor dejara de funcionar. Inmediatamente, Godoy activó la bomba de mano en un intento de hacer andar el motor y esta acertada maniobra puso en marcha otra vez el aparato.

Faltaban muy pocos kilómetros para llegar al campo de aviación de Los Tamarindos -hoy Plumerillo- y el aviador divisó desde su carlinga a la ciudad de Mendoza y sus alrededores.

A pocos minutos de llegar a Los Tamarindos, el avión tuvo que soportar ráfagas de viento que lo desviaron del curso programado. Ya casi sin gasolina, Godoy siguió planeando en dirección hacia el Este. A pocos metros vio un lugar propicio para aterrizar y el aeroplano tocó tierra, pero se estrelló contra una acequia. A pesar del fuerte impacto y de destruir parte de la aeronave, el piloto salió ileso. El viaje había durado 90 minutos solamente y por primera vez, un aviador cruzaba la cordillera de los Andes a una altura superior a los 6.000 metros.²⁹

Este histórico hecho, caló hondo en el orgullo de los Pilotos Militares Argentinos, quienes sentían que deberían reivindicar a las alas nacionales. Los Andes era el reto por excelencia para los Pilotos Argentinos y Chilenos... y éstos últimos se habían quedado con la Gloria.



*De izquierda a derecha: Teniente Armando Cortínez, el instructor Víctor Huston y el Teniente Dagoberto Godoy
Dos de los pilotos chilenos que conquistaron el cruce aéreo de la Cordillera de los Andes*

EL SARGENTO MISIONERO

En un gesto de la superioridad, se designó a un Suboficial Piloto Militar para encarar ese reto: El Sargento Luis Barrufaldi fue el elegido para convertirse en el San Martín del aire.

Integrante de aquella primera sacrificada y heroica camada de Pilotos Militares, había nacido en Posadas, Misiones, el 24 de enero de 1894 ingresando en la Escuela de Clases en 1911 obteniendo el

²⁹ <https://identidadyfuturo.cl/2018/01/11/2018-ano-centenario-del-cruce-de-los-andes-dagoberto-godoy-por-chile-y-luis-candelaria-por-argentina/>

grado de Cabo ese mismo año. Posteriormente, ingresó como alumno en la Escuela Militar de Aviación en donde realizó el curso de “*Conductor de Avión*” recibiendo en 1917, Tercer Curso, con el Brevet Internacional N° 118 otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional a través del Aero Club Argentino.

Exponente de una vocación innata, dueño de una personalidad dura, pero a la vez de mucha fuerza de voluntad, Barrufaldi encontró en el vuelo mecánico la razón de su vida.

Suboficial de relevantes aptitudes para el vuelo, se destacó entre sus pares por su profesionalidad, llegando a ser considerado uno de los mejores Pilotos de su época.

Quizás, fuera esta condición lo que convirtió a este Sargento Misionero en, lo que hoy llamaríamos, mediático.

Su nombre era protagonista común en las páginas de los diarios, teniendo una verdadera legión de admiradores, pero el motivo no era ni más ni menos que las hazañas realizadas.



Luis Barrufaldi a los mandos de un biplano Farman, de la Escuela Militar de Aviación en El Palomar



Barrufaldi formado junto a otros Clases (Suboficiales), recibiendo su despacho de Conductor de Aeroplano.



Distintivo de Conductor de Avión (Establecido en 1916)

El sábado 9 de agosto de 1919, el “estigma” Chile aparece nuevamente en escena, cuando el diario LA NACIÓN, de fecha 9 de agosto de 1919, publicaba lo siguiente:

“El Sargento José C. Ojeda recibió la orden de elevarse en un Bristol 4993 para comprobar el comportamiento de este aparato en su techo máximo sobre el nivel del mar.

En poco menos de una hora de vuelo Ojeda alcanzó 6.500 metros de altura experimentando sólo la molestia de un poco de cansancio y sueño. Deseoso de conquistar un nuevo triunfo para la aviación chilena el piloto continuó ascendiendo hasta llegar a 7.188 metros con lo cual se adjudicó el récord sudamericano en esta prueba que pertenecía a los aviadores argentinos”



Sargento chileno José del Carmen Ojeda Pacheco

RECORD SUDAMERICANO DE ALTURA CON PASAJERO



*Barrufaldi y Fossatti junto
al Bristol de 300 HP*

Les quedaba nuevamente a los Pilotos Argentinos los deseos de batir nuevamente ese récord, y la oportunidad llegó con el avión apropiado y el mejor Piloto: Barrufaldi

Antes de lograr la hazaña, las autoridades de la Escuela Militar de Aviación, siendo conscientes de sus capacidades, premiaron a Barrufaldi designándolo en 1920, cómo Piloto Instructor de sus Camaradas Suboficiales en El Palomar.

Diario LA NACIÓN de fecha 10 de junio de 1921

“Barrufaldi se remonta a 7.400 metros de altura con pasajero.

Acompañado por el mecánico Fossatti bate el Récord Sudamericano en una hora y veinticinco minutos.

Desciende con felicidad en San Isidro.

Uno de nuestros más hábiles Pilotos Militares, el Sargento Primero Luis Barrufaldi ha logrado ayer establecer en un esfuerzo meritorio un nuevo récord sudamericano de altura con pasajero alcanzando los 7.400 metros.

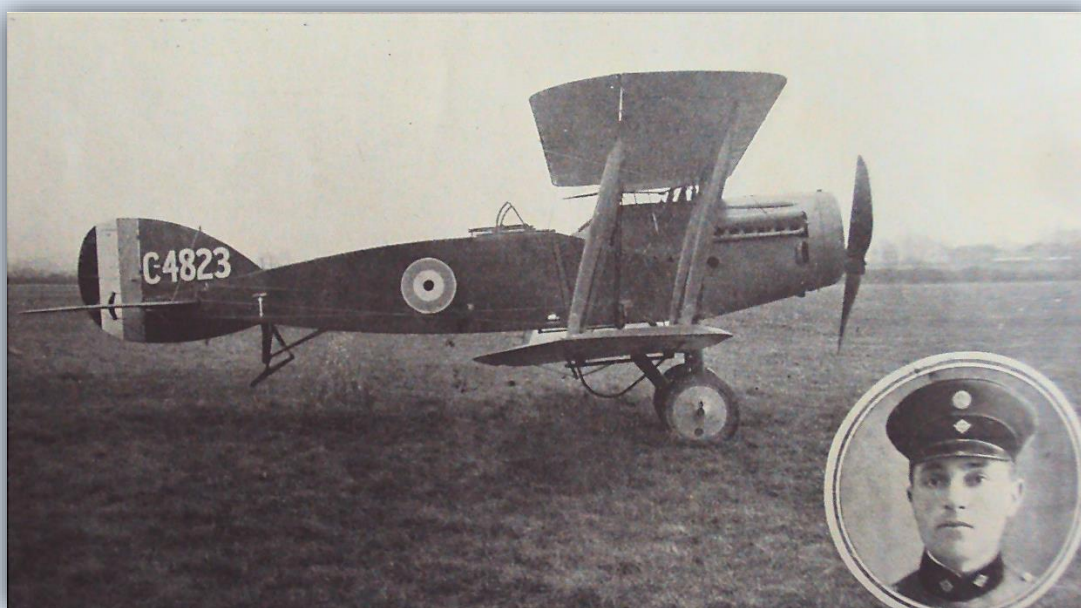
De los records sudamericanos era el batido ayer el único que no detentaban nuestros aviadores que sucesivamente con noble emulación y loable espíritu deportivo han ido superando las performances establecidas en otros países.

Su labor continuada y brillante ha pasado poco menos que inadvertida para el pueblo que no ha tenido ocasión de seguirlo de cerca, ni oportunidad de comprobar sus extraordinarias condiciones determinantes de conceptos elogiosos de los famosos pilotos extranjeros que han actuado en El Palomar.

La hazaña de uno de ellos hábil y decidido como todos, es una elocuente ratificación de tales afirmaciones y de los juicios que nos merecen en ocasión de la fiesta inaugural del aeródromo de Rosario". (Aclaramos que se refiere al día 17 de abril de ese año dónde actuaron en la fiesta de inauguración los tenientes Parodi y Parravicini con S.V.A., los Sargentos Ferrari, Sianja y Méndez con aviones Curtiss, el Sargento Goggi con un Spad de 180 HP. y el propio Barrufaldi con un Curtiss).

Continúa LA NACIÓN: "Los Directores de Aeronáutica y de la Escuela Coronel Mosconi y Mayor Crespo, hicieron presente al Piloto su complacencia por la prueba cumplida".

Con motivo del Récord Sudamericano de Altura con Pasajero, el Aero Club Argentino con fecha 10 de junio de 1921 envió al Mayor Jorge Crespo Director de la Escuela Militar de Aviación una nota en que entre sus términos se leía: "Se designe presentar al eximio Piloto las felicidades calurosas del Aero Club Argentino"



***Barrufaldi y el biplano Bristol con que conquistó el Récord Sudamericano de Altura con Pasajero
(Revista Aviación, noviembre de 1921)***

Estos conceptos se insertaron en la Orden del Día N° 125 de la Escuela.

Además, en nota del Ejército de fecha 10 de junio de ese mismo año, se le comunicaba:

"De Orden del Director del Servicio Aeronáutico del Ejército me dirijo a Usted para felicitarlo en su nombre por el vuelo de altura con pasajero efectuado por usted en el día de ayer en el avión Bristol "Handley Page 300 HP."

Dios Guarde a Usted.

EL RAID A POSADAS...Y REGRESO COMPLICADO



Barrufaldi con indumentaria de vuelo

Fueron innumerables e importantes los vuelos desarrollados y de destacada significación hacia los cuales el predispuesto Sargento estaba listo para realizarlos.

Entre ellos debe destacarse el raid llevado, dos años antes del suceso anteriormente mencionado, en 1919, desde El Palomar a Posadas (Misiones), su tierra natal, acompañado por otro de los Suboficiales Pilotos Militares: El Sargento Méndez.

Diario LA NACIÓN de fecha 7 de mayo de 1919

RAID A POSADAS

"Los Sargentos Méndez y Barrufaldi, a quienes la Dirección del Instituto Aerotécnico Militar ordenó realizar el Raid a Posadas en el biplano Voisin, han dado ayer término a la prueba arribando a Posadas después de dos etapas, sin inconveniente alguno.

Allí concurrió el público para dar la bienvenida a los aviadores. El Presidente de la Juventus Misionera señor Pomar los saludó y la señorita Rebollo les entregó un ramo de flores pronunciando un discurso de bienvenida en nombre del pueblo de Posadas.

Después los aviadores emprendieron marcha a pie, rodeados por las comisiones y demás público en medio de atronadores aplausos, siguiendo hasta la plaza Nueve de Julio, dónde se pronunciaron nuevos discursos a los que contestó el Sargento Barrufaldi".

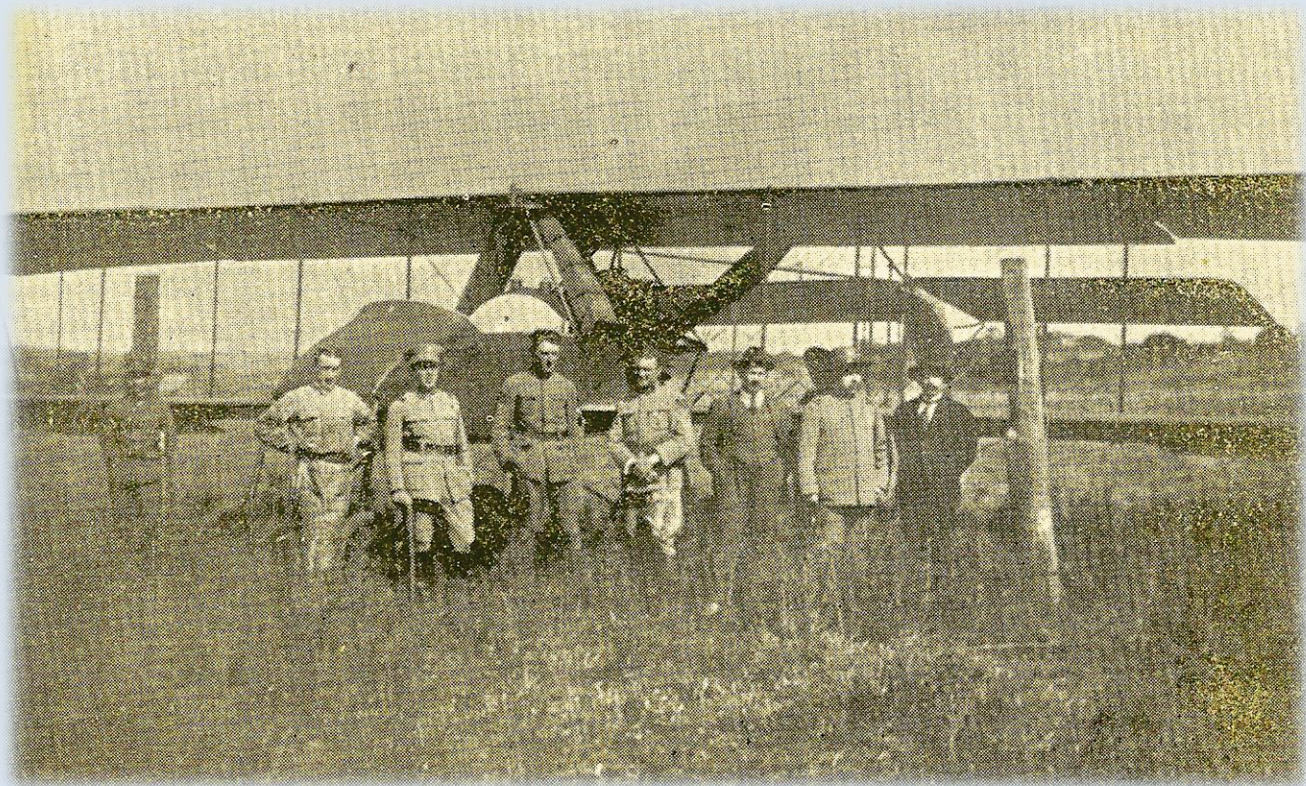
Diario LA NACIÓN de fecha 22 de junio de 1919.

“Entrega de un premio.

Una comisión de Damas correntinas hará entrega en la mañana de hoy a los Sargentos Méndez y Barrufaldi de las medallas con que la Municipalidad de Santo Tomé resolvió obsequiarles con motivo del raid que en el mes de mayo efectuaron en el Voisin de 140 HP hasta la Ciudad de Posadas”.

Pero el vuelo no fue del todo grato. Al emprender el regreso, el avión Voisin que se había portado de maravillas a la ida, no lo fue así en su regreso a El Palomar. Luego de realizar escalas en Concordia y en Gualeguaychú, (Entre Ríos) (obligada debido al fuerte viento de frente, que hizo agotar el combustible), y después de haber decolado de ésta última, el motor empezó a perder revoluciones, situación que obligó al Piloto a realizar un aterrizaje de emergencia en una zona dominada por pajonales y lagunas.

El accidentado aterrizaje culminó con el avión volcado hacia adelante en un pajonal y casi hundido completamente en una de las tantas lagunas del delta entrerriano. Barrufaldi fue despedido de la máquina, recibiendo cortaduras en cara y diversas partes del cuerpo, al igual que el Sargento Méndez. Transcurría el 26 de mayo de 1919.



Los sargentos Barrufaldi y Méndez aterrizados en Posadas, Misiones.

Lo ocurrido después fue una verdadera odisea para los dos Sargentos Pilotos. Una verdadera supervivencia, que, a decir del propio Barrufaldi, *“las selvas entrerrianas han dejado en mi mente un recuerdo imborrable”*. Tras tres días de lucha contra los pajonales, sin comida, los mosquitos y buscando un signo de civilización, tuvieron la fortuna de encontrar a unos pescadores, y uno de ellos le brindó ayuda permitiéndoles ir a su humilde casa, recibiendo por parte de éste y su familia, los cuidados necesarios.

Luego vino la etapa del rescate y la recuperación del avión, aunque por su estado no fue posible el traslado en vuelo del mismo hacia El Palomar. Todo este episodio es narrado por el propio Barrufaldi en la Revista “*Aviación*” bajo el título “*Hazañas y Records*” (octubre y noviembre de 1921).

PREPARACIÓN PARA EL CRUCE DE LA CORDILLERA

La Comisión “*Pro Aeroplano Travesía de los Andes*” había logrado éxito al conseguir fondos para la adquisición de un avión, pero faltaba designar el Piloto y la autorización para intentar el vuelo.

El Brigadier General Ángel Zuloaga comentó en su libro “*La Victoria de las Alas*” ese hecho de la siguiente manera: “*Hízose la gestión oficial ante el gobierno francés, el cual, no obstante el estado de guerra en que estaba comprometido su país permitió con amplio espíritu de amistad hacia la Argentina exportar un Spad, motor Hispano-Suiza de 220 HP. Dicha máquina le fue asignada para intentar el cruce de los Andes al Suboficial Barrufaldi*”.

El SPAD S.XIII fue un caza monopla de la Primera Guerra Mundial, construido en Francia por la Société Pour l’Aviation et ses Dérivés anteriormente Société Pour les Appareils Deperdussin que cambió su nombre al ser adquirida por Louis Blériot.

Este aeroplano fue, empero, completamente diferente a los modelos anteriores, pues su éxito superó por buen margen al del S.VII, hasta el punto que del S.XIII se llegaron a montar 8.472 aviones. Este modelo difería del S.VII por presentar mayor envergadura alar, los alerones mejorados y varias reformas de carácter aerodinámico, además de la mayor potencia suministrada de la versión alternativa del motor Hispano-Suiza 8B instalada en el S.XII.

El prototipo realizó su primer vuelo el 4 de abril de 1917 y su considerable mejora de prestaciones propició que entrase rápidamente en servicio: los primeros ejemplares fueron desplegados en el Frente Occidental a finales de mayo de 1917. Este tipo reemplazó a los S.VII y últimos modelos Nieuport en el seno de los escuadrones de caza franceses, fue pilotado por ases tales como René Fonck, Georges Guynemer y Charles Nungesser y sirvió también en el Royal Flying Corps, y en las fuerzas aéreas de Bélgica, Italia y Estados Unidos. Una casi insaciable demanda por este magnífico caza supuso que al final de las hostilidades tuviesen que cancelarse enormes pedidos que ascendían a 10.000 unidades.

Poco antes de que concluyese la guerra fue puesta en servicio una versión mejorada del S.XIII, un caza monopla de reconocimiento al que se asignó la denominación de SPAD S. XVII. Equipado con dos cámaras, pero con el armamento reducido a una única ametralladora, tenía la estructura refinada y reforzada a fin de poder aceptar la instalación de un motor Hispano-Suiza 8F de 300 cv nominales que confería a esta versión una velocidad máxima de 240 km/h a cota óptima. Su producción totalizó 20 ejemplares. La construcción de una variante mejorada, a la que se había dado la denominación de SPAD S.XXI, se frustró por el fin de la guerra.

LOS QUE HAN ATRAVESADO LOS ANDES- (Hasta 1921)

Hasta el año 1921, habían efectuado la travesía de los Andes en aeroplano, los siguientes aviadores:

1° Teniente Luis C. Candelaria (Argentina) por el Neuquén, 13 de abril 1918

2° Teniente Dagoberto Godoy (Chile) por Mendoza, 12 diciembre 1918

3° Teniente Armando Cortínez (Chile), doble travesía entre Santiago-Mendoza-Santiago.

- 4° Teniente Antonio Locatelli (Italia), doble travesía entre Buenos Aires-Santiago-Valparaíso-Buenos Aires
- 5° Teniente Fernando Prieur (Francia) entre Mendoza y Ovalle (Chile)
- 6° Capitán Antonio Parodi (Argentina) doble vuelo sin descenso entre Mendoza-Santiago-Mendoza
- 7° Capitán Pedro Zanni (Argentina), doble vuelo sin descenso entre Mendoza-Santiago-Mendoza
- 8° Capitán Vicente Almandós Almonacid (Argentina) vuelo nocturno entre Mendoza y Viña del Mar (Ch)
- 9° Mlle. Adrienne Bolland (Francia) entre Mendoza y Santiago.
- 10° Tenientes Roberto Herrera y Alfredo Gertner (Chile), primer vuelo con pasajero. Santiago-San Luis

EL CÓNDOR CAÍDO

El 14 de octubre de 1921, mientras realizaba uno de sus últimos vuelos de entrenamiento previo a la travesía de la Cordillera, Barrufaldi pliega sus alas para siempre.

Partió de El Palomar en el biplano Spad XIII y después de alcanzar gran altura puso rumbo a Villa Lugano para evolucionar sobre el aeródromo de esa localidad. Realizó en esas inmediaciones diversas maniobras descendiendo hasta unos 100 metros y al “cabriar” el aparato por pérdida de velocidad este se precipitó a tierra resultando completamente destruido. La muerte de Barrufaldi fue instantánea, como lo fueron las muestras de pesar en el ambiente aeronáutico apenas conocida la penosa noticia.

El Capitán Francisco S. Torres, quien fuera su Jefe por esa época, vertió algunas opiniones sobre el trágico suceso *“El aeroplano había sido sometido a una severa revisión, la que permitió al Capitán González Albarracín realizar sin tropiezos el raid El Palomar-Rosario-El Palomar, y al propio Barrufaldi, efectuar varios vuelos de entrenamiento, entre ellos dos de altura”.*

Refiriéndose al excelente adiestramiento alcanzado por Barrufaldi, Torres agregó *“Fue así que informé al Presidente de la Comisión, General de División Don Pablo Ricchieri sobre el particular, a quién remití una de las cintas barográficas que le llevó el propio Barrufaldi, con el encargo de ratificarle personalmente de que ya no tenía necesidad de entrenarse más. El Señor General, según carta que obra en mi poder, al día siguiente obtuvo autorización del Señor Ministro de Guerra, para que se llevase a cabo el raid Mendoza-Santiago de Chile...”*

“...yo no concebía que Barrufaldi pudiera sufrir un accidente semejante. ¡tal era mi confianza en su pericia y en su conducta en el espacio! Descarto la rotura o falla de cualquier pieza u órgano de comando del avión, dado el coeficiente de resistencia que lo caracteriza y lo minuciosamente revisado que estaba, no tan solo por el mecánico, sino por el Jefe de estos, Beltrame, por Lucius, Mazzeo y por los Pilotos y los alumnos, pues, todos, el que más, el que menos, por la finalidad perseguida y por el gran cariño que teníamos por Barrufaldi, todos puede decirse, nos hemos cerciorado de su perfecta normalidad, siguiendo el proceso de su entrenamiento y la preparación de la máquina, que luego rindió en el vuelo el resultado más halagador, como no podía dejar de suceder”.

ACCIDENTE DE VOLACIÓN EN VILLA LUGANO-MUERTE DEL PILOTO BARRUFALDI

“Ayer por la mañana en Villa Lugano, ocurrió un desgraciado accidente de volación que costó la vida al Suboficial Luis Barrufaldi, de la Escuela Militar de El Palomar, y que causó profundo sentimiento de pesar entre el personal de ese Instituto, donde la víctima gozaba de generales simpatías por sus condiciones morales y por descollantes aptitudes de Piloto...”

EL ACCIDENTE

*“El Piloto Barrufaldi ayer por la mañana efectuaba un vuelo de ejercicio con permiso de la Dirección de la Escuela de El Palomar, como preparación para realizar el cruce de la cordillera de los Andes. Salió de El Palomar y después de maniobrar para ganar altura se trasladó hasta Villa Lugano. En este punto hizo otras maniobras **y finalmente descendió con su máquina a baja altura y, según se presume, como saludo a su amigo, el Piloto Juan Goggi, actualmente instructor del aeródromo civil de esa localidad,** bajó hasta los cien metros. De pronto cabrió el aeroplano, es decir, lo levantó de golpe hacia arriba. En ese instante, la máquina perdió velocidad y se precipitó a tierra de punta, sobre el costado izquierdo. La escasa altura a que Barrufaldi volaba en ese momento, no le permitió maniobrar para equilibrar su aeroplano...”*

“...Como consecuencia del choque en tierra, el aeroplano resultó completamente destrozado y Barrufaldi falleció en el acto, quedando con el rostro desecho y heridas en las piernas, en el cuerpo y en el brazo izquierdo...” “...los restos de Barrufaldi fueron trasladados a la Escuela Militar, a una de cuyas aulas fue llevado a pulso por el General de Brigada Andrés E. Rodríguez, los coroneles Mosconi y Obligado, los Tenientes Coroneles Olaechea y Ruda, el Mayor Brihuega y el Capitán Parodi...”

“...En esa aula se levantó la capilla ardiente, donde se velarán los restos hasta la hora del sepelio, durante el día y la noche, hicieron guardia de honor varios soldados con uniforme de gala.”



Los restos de Barrufaldi trasladados por Oficiales y Suboficiales de El Palomar camino a la estación de ferrocarril para luego ir al cementerio de San Miguel.

EL SEPELIO

"Los restos de Barrufaldi serán sepultados hoy en el cementerio de San Miguel...desde la Escuela serán trasladados hasta la estación El Palomar, dónde serán puestos en el tren que saldrá a las 9 para San Miguel..."

"En el acto de sepelio hablarán el Mayor Brihuega, un alumno del Curso de aeronáutica y el Sargento Alderete"

(Nota de Diario sin identificar-Dirección de Estudios Históricos de la FAA)

Al igual que Newbery, que sucumbió en aquel triste 1° de marzo de 1914, dejando trunca su esperanza, Barrufaldi también murió cuando el triunfo estaba casi al alcance de su mano.

En las honras oficiales estuvieron presentes las más altas autoridades y en nombre de la Escuela Militar de Aviación habló el Mayor Brihuega.

Mientras se realizaba el sepelio rindió honores una escuadrilla formada por dos Bristol, dos Curtiss y un Caudron, piloteados por los tenientes Parravicini Diomira y Albarillos y los Sargentos Calderón, Fernández y Goggi.

Barrufaldi contaba con 28 años de edad al momento de su temprana muerte. Todo el ambiente aeronáutico lo lloró, en especial sus Camaradas: Caballero de sana formación y moral intachable, respetuoso y subordinado, poseedor de una integridad moral y física poco común.

Fueron inhumados en San Miguel los restos del piloto Barrufaldi

En el cementerio de San Miguel, (F. C. P.), fueron sepultados hoy a mediodía, previa misa de cuerpo presente en la iglesia parroquial de la localidad, los restos del sargento primero Luis Barrufaldi, fallecido en el accidente de aviación ocurrido ayer en Villa Lugano y del que informáramos en nuestras ediciones de esa fecha.

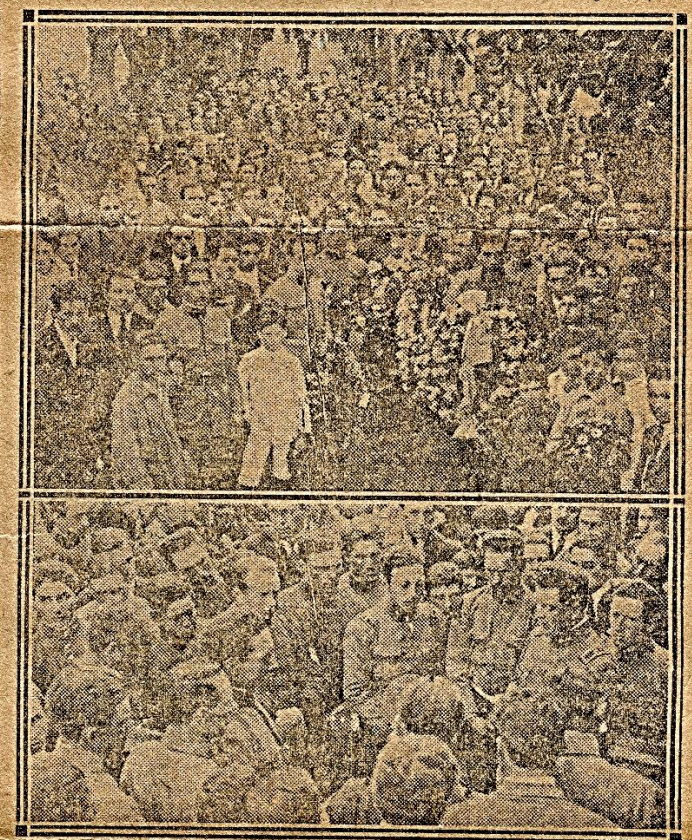
El cortejo fúnebre partió de la Escuela de Aviación de Palomar, en cuya aula de clases fuera velado el cadáver.

no Alvarillo y el cabo primero Calderón, los cuatro con pasajeros.

Los pilotos Goggi y Lozano, del Centro Pro Aviación Civil, volaron, también, arrojando flores, en aparatos Caudron.

Un pelotón de soldados de la escuela al mando del sargento primero Nini, hizo las salvas de honor en la neorrepública.

Presidió el acto del sepelio el director de Aeronáutica del ejército, coronel



En el acto de la inhumación de los restos hicieron uso de la palabra, en nombre de las autoridades de la escuela, el director accidental de la misma, mayor Brihuega; por los suboficiales instructores, el sargento primero Méndez; por los suboficiales alumnos, el cabo primero Duarte; por la sección radiotelegrafía de la escuela, el sargento primero Spagna; y, últimamente, en representación de la brigada de Aviadores de la Liga Patriótica, su presidente señor Enrique A. Roger.

Varios aviadores de la escuela y del aeródromo de Villa Lugano realizaron vuelos por sobre el cortejo y el cementerio, arrojando flores; de la escuela, en aparatos Bristol, el teniente primero Parravicini y el sargento Liborio Per-

nel Mosconi, asistiendo, también, el teniente coronel Olachea, todas las autoridades y oficialidad de la Escuela Militar de Aviación, el ingeniero Mascias y el coronel Obligado, por la Comisión Pro travesía de los Andes y por el Aero Club; los señores Roger, Olivero y Garre, por la brigada de aviadores de la Liga Patriótica; los señores Geisock, Biedma y Cainzos, por el Centro Pro Aviación Civil, y delegaciones de las compañías y talleres de Palomar.

Todas esas instituciones y otras entidades militares enviaron coronas.

1: El cortejo entrando al cementerio, en San Miguel — 2: Durante el discurso del mayor Brihuega

L. R. 15 Oct. 1921

Su nombre perdurará en la memoria de quienes estuvieron junto a él, por su hidalguía como ejemplo permanente para el Cuadro de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina, por su capacidad y hombría de bien, timbre de honor común que distingue a todos los camaradas.

Tenía en su haber un total de 427:33 horas de vuelo en las que realizó 1722 aterrizajes.

BARRUFALDI EN EL RECUERDO

Una de las estaciones pertenecientes al actual Ferrocarril Urquiza, en el ramal que conecta las terminales Federico Lacroze y General Lemos, lleva el nombre de “Sargento Barrufaldi”. Se encuentra ubicada en el kilómetro 20,400, Ciudad de Bella Vista, Campo de Mayo, Partido de San Miguel, Provincia de Buenos Aires.

Un Monolito tipo obelisco recuerda a la figura del Sargento Volador, junto con una placa. El Barrio lindero a la estación también lleva el nombre de “Barrio Sargento Barrufaldi”. También el 2 de junio de 1922 a menos de un año de su deceso una comisión le rendía homenaje colocando una placa:

(°) Se rinde homenaje a la memoria del sargento Barrufaldi: Se colocó una placa en el sitio en que cayó el piloto militar (Fuente La Nación) (año 0, número 0) (Fecha 1922-02-06) Lugar: Buenos Aires. Sección Texto “En el aeródromo de Villa Lugano se colocó una placa costada por subscripción popular en homenaje al sargento primero Luis Barrufaldi. La señorita Sora Cabrera Cardozo, al entregar la placa, pronunció un breve discurso”³⁰

Una calle ubicada en el Barrio “Falucho” de la Ciudad de Tandil, Provincia de Buenos Aires, lleva el nombre de “Barrufaldi”.



Se dieron nombres de Aviadores Argentinos a varias Aulas de una Escuela Primaria Capital: Septiembre 26. – En la Escuela Provincia de Córdoba, N°4 del Consejo escolar IX, fueron colocadas en diversas aulas, placas de bronce, recordatorias de un núcleo de aviadores argentinos de las primeras

³⁰ (<http://www.barriada.com.ar/JorgeResnik/JorgeResnik-3.aspx>)

épocas de nuestra aeronáutica. Los nombres de los Pilotos son: Coronel Pedro Zanni, Teniente Coronel José F. Bergamini, Capitán Joaquín Madariaga, Teniente de Fragata Mario Sarmiento, Teniente de Fragata Nelson Page, Teniente 1° Alfredo Agnetta; Teniente Manuel F. Origone; Teniente Benjamín Matienzo, Teniente Héctor Perugorria, Teniente Luis C. Candelaria, Ingeniero Jorge Newbery y **Sargento 1° Luis Barrufaldi**. (Revista AEREA, N° 126, octubre de 1945).

En la Ciudad de Posadas, Misiones, Provincia natal de Barrufaldi, una calle principal lleva su nombre, al igual que el de su compañero del Raid El Palomar- Posadas, el Sargento Pedro Méndez.

En 1946 en un folleto titulado *“Elegías”* de la autora María Alicia Domínguez dedicado a las primeras y valerosas Alas Argentinas, se expresaba:

*“Epitafio para Luis Barrufaldi
Un ala rota simboliza todo
Lo que exaltaste mientras parecías
Vencer la tierra superar el todo
Volar sobre las noches y los días”*

Walter Marcelo Bentancor

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Suboficial Mayor retirado de la Fuerza Aérea Argentina. Actualmente cumple funciones como Personal Docente Universitario en el Museo Nacional de Aeronáutica. Es miembro del Instituto Nacional Newberiano; del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; del Instituto Nacional Browniano; del Instituto Argentino de Historia Militar y de la Asociación Española de Historia Militar – ASEHISMI-. Autor del libro El General de los Cazas. Adolf Galland en Argentina 1948-1955 (tres ediciones), y de diversos artículos sobre historia aeronáutica en publicaciones nacionales y extranjeras.

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ Bentancor, Walter Marcelo (S.P. FAA) “Sargento Primero Luis A. BARRUFALDI” Precursor de la Aeronáutica Argentina- Centenario de la Escuela de Aviación Militar 1912-2012- Dirección de Estudios Históricos FAA-
- ❖ Del Pino, Alejandro (S.M. FAA) “El Suboficial en la Aeronáutica. Su actuación desde los comienzos, reseña histórica y su desempeño actual”, Elevación N°3, Buenos Aires, Círculo de Suboficiales de Aeronáutica, 1968.
- ❖ Aviación, Buenos Aires, 1° de noviembre de 1921, N° 10
- ❖ Alcari, Mario “Un Suboficial que es Noticia: Sargento 1° ® Luis BARRUFALDI” (Departamento Asuntos Históricos de Jefatura V-Intereses Aeronáuticos del Cdo. en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina)
- ❖ Fotografías del Archivo Biblioteca Nacional de Aeronáutica y Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

EL DRAMA EN LAGUNA DIAMANTE

19 de junio de 2020 – 90 Años del hallazgo de Henri Guillaumet



Henry Guillaumet en su puesto de pilotaje en POTÉZ-25. (Fuente: www.google.com.br/imagines)

El día 15 de julio de 1929, la *Compagnie Aérienne Aéropostale*, o simplemente, *Aéropostale*, iniciaba sus operaciones aéreas sobre la Cordillera de los Andes para llevar sacos postales entre las ciudades de Buenos Aires y Santiago, en Chile.

El vuelo, que se iniciaba en Buenos Aires, era en su primer trayecto hasta Mendoza con un avión *Laté-26*. Pero, en Mendoza, el piloto reemplazaba el avión *Laté-26* por un avión *Potez-25*, el avión destinado para el cruce de la Cordillera. Este vuelo fue inaugurado por el intrépido aviador Jean Mermoz, con su colega Henri Guillaumet, que acababa de llegar de Francia para asumir la responsabilidad de esta conexión. Mermoz, el jefe piloto de *Aéropostale* en Sudamérica, le reservó esta ruta por ser la más desafiante.

A partir de 3 de septiembre de 1929, la Cordillera de los Andes pasó a ser dominio exclusivo de Guillaumet. Él hacía esa conexión entre las dos capitales nacionales con un vuelo semanal en los dos sentidos. Y el piloto cumplía con rigor sus vuelos para que las bolsas postales llegaran a sus destinos en su horario establecido.



Laguna diamante en invierno. Crédito de imagen: Jónatas Ceretta.

El 12 de junio de 1930, Guillaumet comenzó su travesía número 92 sobre las montañas, en la carretera Transandina, fácilmente superada por el Potez-25, un avión militar adaptado con un motor Lorraine de 450 hp, un biplano de cabina abierta capaz de superar fácilmente las alturas andinas.

Ese día, después del mediodía, despegó del aeródromo de Colina, al norte de Santiago, para otro vuelo regular a Mendoza. Sin embargo, la Cordillera estaba cubierta por una densa capa de nubes oscuras debido a una tormenta violenta a lo largo de su ruta. Después de hacer varios intentos fallidos, regresó a la Colina. Los pilotos chilenos aconsejaron al aviador que cancelara su vuelo hasta que pase la tormenta.

Al día siguiente, viernes 13, reanudó su vuelo, ya que en Colina como al otro lado de la vasta llanura chilena, el clima había mejorado. Sin embargo, la cima de la Cordillera aún estaba oculta en medio de una capa de nubes. El servicio meteorológico de Mendoza había enviado un mensaje a Santiago, justo antes de que Guillaumet despegara, informando que el clima sobre la Cordillera en el lado argentino estaba nublado, aunque con algunas aberturas.

El aviador recordaba el insistente lema del director Daurat: *“El correo antes de todo debe pasar cueste lo que cueste”*. Este joven francés era parte de esos pilotos que a menudo iban más allá de los límites del sentido común para que el correo pasara.

Así es que despegó nuevamente, pero no tuvo suerte. Sobre las montañas la tormenta persistía. Intentó un desvío por el sur, recordando un paso a través de la Laguna del Diamante, donde tendría una mejor oportunidad para llegar a Mendoza. Siguiendo esa alternativa, donde el manto de nubes se presentaba más delgado, continuó subiendo hasta sobrepasarlo, por sobre los 6.500 metros de altitud. Guillaumet mantuvo su navegación sobre un mar de nubes, desde donde visualizaba en todas las direcciones, pequeñas islas oscuras que apuntaban sus conos hacia la masa blanca lechosa. Eran las cimas de las montañas que pedían respeto al aviador.

Guillaumet volaba en aquellas condiciones, confiando solo en las indicaciones de su brújula magnética, cuando súbitamente fue absorbido dentro del colchón de nubes. Una tormenta invisible abajo estaba derribado su avión. Violentas corrientes descendentes se tragaron el aparato en una vertiginosa caída hacia las montañas. Aferrado a los comandos, intentó estabilizar su avión. Forzó la palanca de pilotaje para que subiese, pero fue en vano. Intentó cambiar de dirección para buscar una corriente ascendente, pero sus comandos no respondieron. Desesperado observaba el altímetro, que bajaba rápidamente. Impotente y angustiado, era empujado de un lado para otro sin control. El avión era sacudido con tanta violencia por la turbulencia que su cinturón de seguridad lo hería, dejando marcas de hematomas en sus hombros. Hubo un momento en que tuvo que agarrarse firmemente del aparato para no ser lanzado fuera del *Potez*, que continuaba en caída en medio del caos.

En menos de tres minutos el *Potéz-25* descendió de 6.500 metros a 3.500 metros. Cuando salió de la capa de nubes, Guillaumet restableció el vuelo y visualizó debajo de sí una mancha negra. Reconoció a la Laguna del Diamante, era una señal de salvación. Esa laguna se ubica a unos diez kilómetros de la línea de frontera, del lado argentino, a 3250 metros de altitud en la base del Volcán Maipo, cuya cima sobrepasa los 5.250 metros. En tanto, Guillaumet pasó a volar debajo de una capa de nubes oscuras. Apretado entre las montañas, luchó contra una tormenta de nieve que se interpuso en su camino. Atrapado por las montañas, sin posibilidad de escapar de ese escenario, él, que tenía la Laguna del Diamante como referencia, recordó que amigos de Santiago, cazadores de guanacos comentaban que en las orillas de esa Laguna era permitido el aterrizaje de un avión, ya que sus bordes planos presentaban un terreno firme.

Viendo que no tenía escapatoria, decidió volar en círculos a baja altura en los bordes de la laguna hasta agotar el combustible. Eso al menos le aseguraría la oportunidad de sobrevivir en un aterrizaje forzoso, escapando de una posible explosión.

A las primeras señales de falta de combustible, el motor comenzó a fallar. Inmediatamente Guillaumet eligió un lugar para aterrizar sobre el manto de nieve. En vuelo planeado, condujo a su *Potez* con cuidado para el aterrizaje. El avión apenas rodó unos pocos metros, las ruedas se hundieron en la nieve suave, se levantó la cola, y la hélice se clavó en la nieve, terminando las ruedas en el aire. Guillaumet se encontró suspendido por el cinturón de seguridad, pero sin lesiones. El reloj de abordaje marcaba 11 horas y 35 minutos. Desolado, desprendió su cinturón de seguridad que lo sostenía para liberarse y cayó de cabeza en la nieve. Pero la tempestad no le daba tregua. Una violenta ráfaga de viento lo obligó a agarrarse de su avión para no ser arrastrado. Salvado y sin lesiones, hizo un inventario de la situación. Se dio cuenta que las montañas y la nieve lo tenían prisionero. En medio de la tempestad que lo fustigaba, Guillaumet no tuvo el coraje de salir en busca de socorro, pues sabía que la civilización se encontraba a días de marcha. Decidió permanecer junto a su avión, juzgando que el tiempo mejoraría en breve, o que permitiría que sus colegas salieran en su búsqueda. Para protegerse del frío y de los vientos congelantes, cavó un foso en la nieve bajo las alas del avión, se envolvió con un paracaídas, se protegió con bolsas postales y entró en ese nido para mantenerse caliente. Allí pasó la primera noche. Guillaumet no era supersticioso, pero estaba intranquilo al recordar que era un viernes 13, y que su único accidente ocurrió ese día. Escondido en esa guarida, permaneció así ***“hasta la mañana del sábado”*** prácticamente sin moverse, además de dormir poco.



Gauchos argentinos recuperan el potez-25. (Fuente: www.google.com.br – imágenes)

En la noche de viernes, 13 de junio, el viento dio una tregua, y un gran silencio se apoderó del lugar. Guillaumet abandonó el refugio, un cielo despejado con estrellas y una luz de luna le permitió ver las montañas. Esperó el alba del sábado. Estaba pensando en la suerte de ser encontrado por sus compañeros del correo, pero lo dudaba. Observó su *Potez-25*, prefijo F-AJDZ, dado vuelta, que parecía un pájaro herido con las alas abiertas. Admiró con curiosidad el majestuoso volcán Maipo a pocos kilómetros. Pensaba en su mujer, en sus compañeros, en la libertad y en la muerte.

Un torbellino de cosas desfilaba en su cabeza. De repente escuchó un ruido que venía de lejos. Era el sonido de un motor que se aproximaba sobre lo alto de las montañas. El ruido de aquel motor quebró el incómodo y lúgubre silencio, que hizo bien a su estado de ánimo. El avión pasó rápido encima de él. Guillaumet se dirigió hacia el avión para recoger los cohetes de señales. Disparó uno de ellos, pero el avión continuó su curso y desapareció detrás de las montañas. Angustiado, se inclinó al costado del avión y sostuvo la cabeza entre las manos. “*No me vieron, qué voy a hacer?*” Pensó en prender fuego al avión, en el caso que sus colegas retornasen. Consideró tomar esa actitud por desesperación, pero se consideró un loco por haber pensado eso. Destruir a su mejor compañero! Por qué? Donde él estaba sería difícil ser encontrado. E incluso si intentara disparar otro cohete para indicar su posición, el avión de rescate habría pasado sin ver nada. Al hacer estos juicios, por un momento fue casi superado por la desesperación. Pero se detuvo. Como en otras ocasiones, no era un hombre que se sintiera abrumado por la fatalidad. Quedaba una sola oportunidad: caminar.

Para llegar a la base de la cordillera argentina, tendría que recorrer un camino difícil de más de 60 kilómetros entre montañas, peñascos y valles profundos. Para salir de aquel lugar, Guillaumet tenía que atravesar un extenso valle. Desconocía las prácticas de alpinismo, y no poseía material de seguridad, pero igual decidió encarar el desafío. Él hizo los cálculos. Sabía que, después de una tempestad, el buen

tiempo permanecería por tres o cuatro días y en la noche podía contar con la claridad de la luna. Caminando con dificultad, día y noche, él llegaría a regiones habitadas.

Retiró de la carlinga del avión una pequeña maleta que siempre llevaba consigo. Colocó en ella una brújula magnética, una linterna eléctrica, algunos víveres, como leche condensada, carne en conserva, un pequeño calentador a alcohol sólido y una caja de fósforos. Recogió un fragmento de roca debajo de la nieve. Como no tenía lápiz, garabateó un mensaje en el fuselaje del avión: *“No habiendo sido localizado por el avión, camino en dirección Este. Adiós a todos. Mi último pensamiento será para mi esposa”*. **Ese era su segundo día, y comenzó a caminar.**

Castigado por el frío, se puso en marcha cargando su maleta. Caminaba con dificultades por el peso de la ropa, el aire enrarecido hizo que su respiración y su marcha fueran lentas, ya que se hundía en la nieve espesa y suave. Eso lo obligaba a hacer pequeñas paradas para descansar y dar una tregua a su corazón. Después retomaba a la difícil y lenta caminata encorvado por el cansancio y por el frío. Metido en un buzo de cuero y sobre él un pesado capote, calzando botas de cuero forradas de piel de cordero, hizo su terrible calvario. De vez en cuando, se daba vuelta para dar una mirada más a su avión tumbado en la nieve. Enfiló entonces hacia un desfiladero. Con dificultad él inició una escalada en pendientes pronunciadas, agarrándose en rocas frías y resbaladizas, temiendo deslizarse por un acantilado y desaparecer para siempre. Además, el cansancio comprometía sus fuerzas. En un momento perdió el equilibrio, resbaló en la nieve y cayó en picada aproximadamente 300 metros cuesta abajo. La nieve amontonada en la ladera amortiguó su caída. Regresó a la escalada, siempre apoyado en su maleta para no lastimarse. Obstinado, tras cada caída reanudaba la lucha.

La segunda noche llegó pronto. No usó la linterna en cuanto la claridad lunar le permitía caminar en la penumbra. Congelado por las bajas temperaturas, Guillaumet sentía adormecer sus miembros, y el sueño pesaba en sus párpados. Él tuvo miedo de flaquear. Tenía conciencia si se entregaba al sueño, no despertaría más. Estableció una orden a sí mismo: en cuanto estuviese con los ojos abiertos nada lo detendría. Determinado a ir al frente, no cedería ante el duro combate.

En su tercer día, el domingo, después de haber andado mucho, sin saber cuánto había recorrido, llegó a un desfiladero. Ese accidente geográfico le inspiraba confianza pues lo podría conducir a la salvación. Anduvo zigzagueante en ese estrecho pasaje, caminó durante mucho tiempo para descubrir que estaba en una garganta profunda sin salida. Volvió sobre sus pasos penosamente, y la noche llegó de nuevo.

Ahora, en lunes día 16, Guillaumet se puso a caminar y se alimentaba muy mal. Con las manos heladas, tenía dificultad para encender los fósforos para accionar el calentador. De tiempo en tiempo, tomaba un sorbo de ron. Por dos veces en ese día, después de fuertes pendientes y descensos vertiginosos, sin encontrar la salida, tuvo que volver sobre su camino. Después del atardecer, solo quedaba una tenue luz. Guillaumet se encontró de nuevo frente a un muro infranqueable y se detuvo desanimado. Lentamente, su mirada recorrió las empinadas laderas que se alzaban más de dos mil metros sobre él. Dejó caer la maleta, se sentó y sostuvo la cabeza entre las manos. Tanto esfuerzo, tanto sufrimiento, tanto coraje para llegar a esa situación. Para su pesar, aún más, en el umbral de la noche, fue llevado a un sentimiento de arrepentimiento. Pensaba con tristeza en la frase que había gravado en el fuselaje del avión. *“Mi último pensamiento será para mi mujer”*. Con las manos congeladas tomó su cartera, donde conservaba una foto de su mujer para contemplarla. Lágrimas brotaron de sus ojos y se

deslizaron por su cara. Recordó que tenía una póliza de seguro. Sin embargo, en caso de desaparición, si no encontraban su cuerpo, el pago no se realizaría, hasta después de cuatro años.

El aviador miró a su alrededor e imaginó que, si moría allí, la nieve que se derretiría en verano lo enviaría al fondo del oscuro abismo, donde quedaría escondido para siempre. Cien metros sobre él había una roca que formaba una pequeña plataforma. Pensó en llegar allí y entregarse a la muerte. En ese reparo colocaría el cuerpo para que pudieran encontrarlo, si vinieran a buscarlo a la montaña. Bebió un sorbo de ron, recogió la maleta e inició la escalada. Llegó a la roca, avanzó más y, entre una subida y otra, llegó a la cima de la montaña. La noche llegó de nuevo. Encendió la linterna, la colgó del costado del traje y reanudó sus pasos. La subida duró toda la noche. De roca en roca hizo su dolorosa marcha. Incontables dificultades surgieron. Llegó un momento en que se vio obligado a quitarse las botas húmedas, que estaban gastadas y agrietadas. Sus pies congelados estaban sangrando. Él usó una camisa seca para limpiarlos y los envolvió en su cálida bufanda. Después anduvo nuevamente. En un momento dado se encontró frente a otra pared que caía verticalmente. Sin chances de rodearla, inició una escalada. Una ráfaga de viento le quitó uno de los guantes, que se lo había sacado para recoger un abrelatas de la maleta. Se vio a sí mismo colgando de la cima de una pendiente casi vertical, sostenido por las puntas de sus botas en la nieve. Sabía que la menor pérdida de equilibrio sería fatal. Con la ayuda del abridor de latas, consiguió afirmarse en una roca para continuar la escalada. De paso en paso llegó a la cima de la montaña, desde donde pudo ver las pálidas estrellas al clarear en la **mañana de martes, su quinto día.**

Abajo de la montaña notó un arroyo al pie de una quebrada. Guillaumet pensó: *“Todas las corrientes corren hacia una planicie”*. Decidió seguirlo. Era un riacho, naciente del arroyo Yaucha. Cayó varias veces por la pendiente contra bloques de rocas, lo que le costó heridas y dolores insoportables. Pero estaba determinado a seguir aquel curso de agua que corría para algún lugar, donde podría encontrar auxilio. Cuando llegó a la orilla del arroyo, comenzó a flanquearlo, caminando sobre la gruesa capa de nieve, donde a veces se lastimaba cuando tropezaba con los bordes afilados de las rocas ocultas. Decidió seguir esa corriente sobre su lecho, saltando de piedra en piedra. No era raro que resbalara y cayera al agua fría, cuya profundidad llegaba hasta las rodillas. La marcha se hizo cada vez más lenta por el peso de la ropa mojada.

Después de seguir esa corriente, luego de una larga distancia, de repente escuchó un ruido, un zumbido que vino desde lejos. Intuyó que era el rugido de un motor. Pensó en aviones. Cuando levantó la vista, pronto notó un *Potez* volando sobre la cima de las montañas. Era difícil de creer que sus colegas todavía lo estuvieran buscando.

Desde el sábado, el día después del accidente, Saint Exupéry y su compañero Deley, cada uno con su propio avión, escudriñaron los cielos sobre la cordillera en busca de su amigo. Los dos aviadores exploraron y observaron ese desorden de la montaña sin encontrar rastros de su colega. Después de buscar durante varios días, sin la menor señal de su amigo, sus compañeros exploradores perdieron la esperanza. De hecho, nadie creía que el piloto todavía se pudiera encontrar con vida. En Mendoza, Buenos Aires, Santiago y en toda América del Sur, se hablaba del pasado de ese muchacho modesto, y del aviador valiente que desapareció durante su 92º travesía de los Andes. En las oficinas de Aeropostal, su foto era expuesta con una cinta negra de luto. En las ciudades y pueblos de la región, se rezaban misas por el descanso de su alma.

Los nativos decían que en el invierno los Andes no regresan a los hombres. Nadie en esa estación intentó ir a buscar a Guillaumet. Dijo Saint Exupéry, más tarde, cuando hablaba de la aventura de su amigo en ese escenario. *“Ni siquiera los cuatreros, bandidos que viven en las estribaciones de los Andes, se atreven a cometer un delito por cinco francos”*.

Guillaumet, congelado por las constantes temperaturas negativas, aniquilado por la fatiga, descendió la montaña como un animal que instintivamente evita las trampas para escapar de la muerte. El viaje fue difícil, desafortunadamente muy difícil. Sintió que las pocas fuerzas que le quedaban indicaban signos de preocupación. No tenía nada más que comer, apenas algunas galletas mojadas. Su calentador de alcohol estaba inoperante. Después del amanecer, había caminado con dificultades extremas, no más de tres kilómetros. El presentía que no estaba en condiciones de continuar por mucho tiempo. **Quinta noche, martes 17 de junio.** Una vez más, desanimado, consideró que su situación era desesperada y quiso acostarse para que la muerte pusiera fin a la miseria humana.

Otra vez contempló la fotografía de su mujer y, tristemente, lloró. Él pensaba que ella todavía lo estaba esperando. Que pensaba que aún estaba vivo, a pesar de todo. Y pensó que *“si mi esposa cree que estoy vivo, cree que estoy caminando. Los compañeros creen que todavía estoy en marcha. Todos todavía creen en mí. Soy un canalla si no continúo esta marcha para escapar de este infierno”*. Luego, se levantó, tomó el maletín, la pesada carga de su vida y continuó de nuevo.

El miércoles 18 de junio por la mañana, su sexto día, Guillaumet escuchó un gallo cantando. Asustado, se detuvo. Miles de ruidos llegaban a sus oídos. Relojes tintineaban a la distancia. Comenzó a gritar y a llamar. Apenas escuchó el eco de su voz. Entendió que su cerebro funcionaba mal. Al menor esfuerzo, el corazón se cansaba y eso le preocupaba. Su valiente corazón mostraba signos de interrumpir los latidos mientras trepaba por una pared rocosa. En ese momento, se deslizó por la pendiente y su cuerpo se detuvo contra un gran bloque rocoso. La maleta que contenía algo de comida y la linterna rodaron hasta al fondo del precipicio. Permaneció en esa posición inerte durante mucho tiempo. A la menor vacilación, podría resbalarse hacia abajo.

Curiosamente, le llamó la atención un cóndor que encima, muy alto, giraba sobre él. Aquel enorme pájaro, que tal vez estuviese a su espera, reinaba soberano sobre un espacio invadido. Y Guillaumet se sintió impotente ante la fuerza de aquel gigante. Como un animal amenazado, podría ser la próxima presa. Intentó levantarse. Gritó de dolor y permaneció en aquel lugar inmóvil. Él se irguió apoyado en sus rodillas doloridas. Finalmente, se levantó por completo. Sus pies estaban tan hinchados por el frío que se vio obligado a abrir un poco los botines con una navaja de bolsillo. Sus pies, sus rodillas y sus manos sangraban. Con dificultad, cansado y muy abatido, de a poco él abandonaba la cordillera. Con las pocas fuerzas que le restaban, despojado de su maleta y sus víveres, aún el coraje, el juicio y la esperanza permanecían.

Guillaumet continuó su peregrinación, arqueado y tambaleante, con el firme propósito de vencer aquel suplicio. Agotado caía con frecuencia y permanecía acostado en la nieve. Con su cuerpo y su cerebro entorpecidos, sus fuerzas disminuían a cada paso. De repente, una especie de deseo se apoderó de él. Y si dormía allí mismo en esa sábana blanca? Bastaba cerrar los ojos para acabar con tanto dolor. En poco tiempo, su cuerpo se volvería un bloque rígido e inerte como las rocas a su alrededor. Sin embargo, reaccionó a estos pensamientos negativos, concentró su voluntad, reunió las últimas fuerzas y buscó

ánimos para continuar la peregrinación. Eran gestos y actitudes que se repetían cada vez que el desánimo se apoderaba de él. Se levantó de nuevo y siguió una marcha lenta y dolorosa. Siguiendo el curso del arroyo Yaucha, nuevamente caía en sus aguas que había decidido seguir en busca de su salvación. Tuvo que saltar sobre una gran roca para que la fuerte corriente no lo llevase. Estaba mojado hasta los huesos. Todavía encontró en su inquebrantable coraje la energía para escalar un acantilado donde buscaría un lugar para secar la ropa al sol. Se quedó allí hasta la noche. Cuando oscureció, se hizo un gran silencio en el lugar. Las estrellas, las únicas compañeras, titilaban en el firmamento como guardianes de un peregrino, hasta que llegó el nuevo día. Después de varios días de marcha, perdió la noción del tiempo. Casi sin alimento, sin beber y herido, siguió sus pasos en busca de la planicie argentina. Por un momento, tuvo que aguardar el surgimiento de la luna para andar en la noche helada. Para complicar la peregrinación, el aviador había perdido la linterna, la brújula y la maleta con lo poco que tenía para alimentarse. No demoró mucho la que la luna apareciese por detrás de las montañas. Aquella luna era su fiel compañera en sus noches. Entre una mezcla de penumbra y completa oscuridad, jadeando como una bestia exhausta, Guillaumet marchaba por la victoria.

Después de una semana perdido en la cordillera, el piloto no conocía el reposo, ni el mismo sueño. En aquellos días, el único ser presenciado por él fue una enorme ave: un cóndor. Después de seguir el arroyo Yaucha por varios kilómetros, percibió luces que brillaban por el valle. Será posible? No será una ilusión? Vio desplazamientos de luces de automóviles a muchos kilómetros.

En su séptimo día, jueves 19 de junio, cuando Guillaumet salió definitivamente de las montañas, vio una inmensa planicie. A pesar de encontrarse en estado deplorable, se animó con ese bello paisaje y empezó a seguirla. Esa planicie, que él bien conocía desde su avión, le hizo presumir que se aproximaba la salvación. La presencia de pisadas de pumas sobre el suelo blando eran indicativos animadores. Para él, esas señales de vida mostraban que estaba cada vez más próximo del mundo habitable.

La luna pálida se ocultaba entre las montañas en un cielo difuso, y él saludó al nuevo día con un grito que lo espantó a sí mismo. La nieve comenzó a disminuir. En las colinas de abajo, ya no existía. Comenzó a aparecer vegetación, de la cual se alimentó. Guanacos asustados saltaron sobre pequeñas rocas. De repente, vio pelotas negras esparcidas por un camino. Como un explorador de la naturaleza, se detuvo. Guillaumet que había sido campesino en su juventud no tuvo dificultad en reconocer que se trataba de excrementos de mulas. Su consistencia indicaba que los animales habían cruzado por allí hacía poco. Una vez más se convenció que estaba próximo a los hombres, porque la vida mostraba signos en cada paso.



Escenario del Arroyo Yaucha por donde Guillaumet se libró de la Cordillera. (Fuente: www.google.com.br – imagen)

Una emoción profunda lo embargó por completo. Pensó que iba a desmayarse cuando fue al arroyo a tomar agua fría y cristalina. Cuando levantó la cabeza, abrió mucho los ojos, los cerró y volvió a abrirlos. Al otro lado del arroyo vio cabras, que también estaban bebiendo agua. Se levantó y comenzó a gritar. Los perros ladraron. De repente, él vio a un niño que lo miró con asombro. Guillaumet gritó: *“Yo soy el aviador perdido”*. El niño, asustado, se escapó en disparada para encontrarse con su madre. Poco después, los dos regresaron montando una mula. El niño cruzó el arroyo, ayudó a Guillaumet a ponerse de pie y, apoyado en los hombros del niño, cruzó las aguas hacia la otra orilla. La madre del niño, al contemplar esa cara negra e hinchada, esa figura sucia, tuvo miedo. Con voz cansada el hombre dijo: *“Yo soy el aviador perdido”*. Aviador! Ella recordó que hace una semana veía aviones que pasaban todos los días sobre esa región. Cosas raras e inusuales en esos cielos. Le hizo pensar que se trataba, sin duda, de un aviador perdido. Ella ayudó a Guillaumet a montar en la mula y lo llevó a su rancho, que estaba próximo. Era el hogar de un guardia del arroyo Yaucha ubicado en las estribaciones de la cordillera. Era una casa simple, con una sola pieza ocupada por la pareja y sus dos hijos. Esa pequeña y pobre familia tenía hábitos modestos e inusuales para el aviador francés. Se alimentaban de la leche de sus cabras, comían carne seca y tomaban mate.

La mujer encendió un fuego en la chimenea, y él se acercó al fuego y, en silencio, se calentó y observó las tareas del hogar. Guillaumet vivió horas completamente horribles, había sufrido tanto, sus ideas llegaron a la desesperación, y estaba sentado allí tan vacío de pensamientos, de sensibilidad, que no estalló ante tanta alegría. Tiempo después, al narrar esta escena, dijo: *“Ya no tenía la fuerza para alegrarme de estar a salvo”*. Estaba frente a la chimenea encendida, después de una semana que en que él no había conocido el confort y el calor que da vida. La temperatura reactivó su circulación sanguínea. La mujer estiró frente a la chimenea pieles de animales, donde él se acomodó y con cuidado, le envolvió sus pies heridos e hinchados con un paño cálido. Después le sirvió dos vasos de leche de cabra, le ofreció mate caliente y también una copa de coñac.

El aviador sintió que, de a poco, recuperaba el sabor de la vida. Él quiso dormir y prefirió quedarse próximo al fuego. Al final del día, el marido retornó a su casa. Cuando vio a Guillaumet en estado deplorable sentado delante de la chimenea, le dijo a su esposa que había sabido por la mañana que un aviador había caído en la cordillera. Pero cuando ella le dijo que ese aviador había venido desde la Laguna Diamante, se sorprendió. Imposible! El hombre, responsable de vigilar ese lugar, conocía bien las montañas y la forma difícil de llegar allí. Ningún montañista, ningún hombre, sin importar su fortaleza, soportaría una situación similar. Se decía *“En el invierno, la cordillera no devuelve a los hombres que la desafían”*.

El esposo, un viejo montañista de cabello gris, examinó al aviador más de cerca. Después de ver las lesiones graves, la fisonomía inflamada y su cuerpo dolorido, se convenció de que ese hombre realmente parecía haber venido de la Laguna del Diamante. Lo admiraba en silencio y se compadecía del francés. Guillaumet descubrió en esa mirada tanta admiración, tanto respeto, que la emoción lo conmovió hasta el fondo de su alma. Inesperadamente, el viejo guardia se alejó, le dijo a la mujer algunas palabras, montó a caballo y se fue, perdiéndose en la noche. La mujer le ofreció a Guillaumet una cama y diligentemente cuidó al aviador.

En el pueblo, los campesinos y pastores fueron despertados por la llegada del guardia. Se reunieron a su alrededor para saber qué había sucedido. Les dijo que habían encontrado al aviador francés perdido

[illegible]

Saint Exupéry y su colega Deley almorzaban en un restaurante en Mendoza. De repente alguien abrió la puerta y gritó: “*Guillaumet... vivo*³¹!”. Las personas que estaban en el recinto se abrazaron. Algunos emocionados, lloraron.

Era el viernes 20 de junio de 1930. Había pasado una semana desde que Guillaumet fue retenido como rehén en la Laguna del Diamante. En el reencuentro, los dos amigos se abrazaron profundamente y, en silencio, lloraron. Guillaumet estaba vivo, resucitado, autor de su propio drama. Más tarde el pronunció la famosa frase: *“Lo que hice, lo juro, como un animal, solo un hombre podría hacerlo”*³². Él pronunció esas palabras, tan simples y tan profundas. Su frase fue transcrita por Saint-Exupéry en *Tierra de*

³² Existen variantes para esa frase según la bibliografía consultada.

Hombres, quien se refirió a él como: “Lo más noble que conozco, esa frase que señala al hombre, que resalta los verdaderos valores”.



Imagen cedida por Alberto Piattelli. Imagen satelital de Google Earth – recorrido de Guillaumet por la Cordillera.

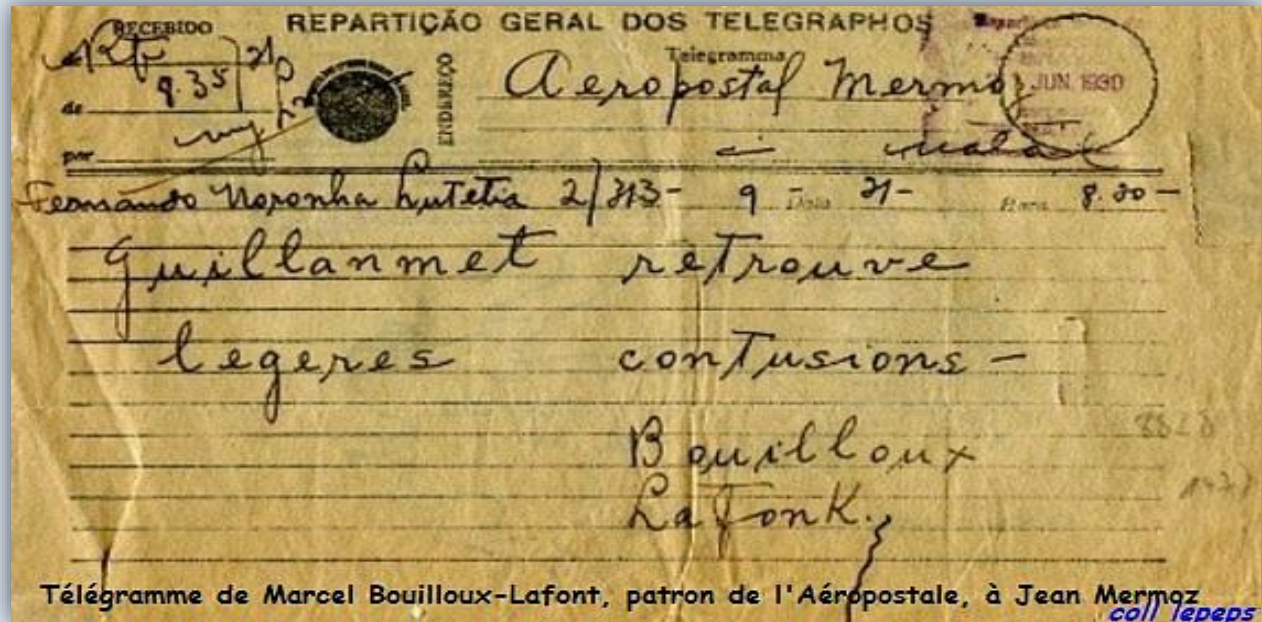
Lugar donde aterrizó Saint-Exupéry en Villa de San Carlos – Mendoza.



Crédito de imagen: Alberto Piattelli.

Guillaumet reanudó su trabajo en la cadena montañosa luego de un breve descanso. Rompió el récord de cruces en ese momento, completando 393 pasajes sobre el muro amenazante. Es sorprendente entender como aviador, en esos años hubiera logrado hacer un trabajo tan desafiante, en el que cada cruce era una verdadera apuesta. Y lo más curioso: en todos esos años, que solo una vez que se tuvo noticia un avión postal había desaparecido en esa ruta. Este francés, cuyo coraje no se puede comparar

con su modestia, fue desconocido e ignorado en su propio país. Primero fue una poeta, luego los chilenos y argentinos comenzaron a llamarlo el *ángel de la Cordillera*.



Telegrama enviado por Bouilloux-Lafont a Mermoz: "Guillaumet encontrado. Leves contusiones.
(Fuente: Biblioteca San Martín – Mendoza, Argentina.)

Guillaumet, el *ángel de la Cordillera* vio acercarse el final de su trabajo en América del Sur. Estaba llegando una competencia extranjera para ocupar el espacio de los franceses. Llegaban con aviones modernos. Más rápidos y seguros, mayor techo operativo y autonomía de vuelo, en resumen, un material para competir con los franceses, que operaban aviones antiguos. En resumen, los franceses abandonaron sus espacios en América del Sur, ya que la competencia extranjera estaba tomando gradualmente su lugar.

Después de cuatro años de reinado sobre aquel escenario, en setiembre de 1934, la Air France solicitó el regreso de Guillaumet a Francia. El ángel de la cordillera debería retornar a su patria, donde nuevas misiones le aguardaban. El día 15 de setiembre de 1934, Guillaumet decoló para hacer su última travesía sobre la cordillera. Después de cuatro años, él completó 393 pasajes sobre aquel cordón de montañas. Antes de él, nadie había conseguido esa marca. Guillaumet, detentó ese récord por mucho tiempo.

Cruzar regularmente la Cordillera de los Andes en avión con carlinga abierta era un duro trabajo. El paisaje inhóspito, constituido por un relieve extremadamente caótico, desprovisto de lugares seguros para un aterrizaje de emergencia, además de la adversidad climática, no era un lugar para los débiles. En todos estos años, después de completar casi cuatrocientos cruces, Guillaumet fue retenido como rehén por las montañas solo una vez. Este aviador, que regresó de la Laguna del Diamante y protagonizó la historia más bella y conmovedora, consagró para siempre su nombre en la lista de héroes de América del Sur.

El accidente de Guillaumet en las montañas de los Andes le valió una película. “*Wings of Courage*”, o “*Ailes du Courage*” en francés. Dura solo 45 minutos y se lanzó en 1995 en los Estados Unidos. Interpretando a Guillaumet, el actor Craig Sheffer revive el drama del aviador. La película reproduce la tragedia experimentada por Guillaumet, que provoca una profunda reacción en el espectador.

En 2001, el gobierno francés condecoró a Juan Gualberto García, un artesano argentino de 85 años. García era el niño de 14 años que se encontraba en las orillas del arroyo Yaucha cuando vio a alguien gritar desde el otro lado. “*Soy el aviador perdido!*”. En agradecimiento por el gesto altruista de García y su familia, el Presidente Francés, Jacques Chirac, condecoró al viejo artesano con la medalla al Mérito Aeronáutico, el 19 de junio, el mismo día en que ocurrió el rescate exactamente a 71 años. Juan Gualberto García falleció en 2011, a los 95 años en la simplicidad, así como cuando era adolescente y cuidaba sus cabras”.



Juan Gualberto García a los 95 años, poco antes de morir.
(Fuente: Museu histórico de la Municipalidad de San Carlos – Mendoza, Argentina)

El 30 de agosto de 1933, el estado francés creó su gran empresa estatal, Air France. Aéropostale, junto con otras cuatro compañías líderes en Francia, quedaron bajo su control. Aéropostale dejaba de existir. La mayoría del personal de Aéropostale fue transferido a Air France. Henri Guillaumet pronto hizo una brillante carrera dentro de la nueva compañía, como Comandante de Aeronaves.

En 1940, el mundo enfrentaba la gran desgracia de la Segunda Guerra Mundial. En el día 27 de noviembre de este año, Guillaumet fue escalado para llevar hasta Beirut, capital de Líbano, el Sr. Jean Chiappe, que fuera nombrado Alto Comisario para Siria y Líbano. Guillaumet pilotaba un avión civil, de Air France, el cuadrimotor *Farman 2234 - Le Verrier*, con salida de Marsella recorriendo la ruta sobre el Mar Mediterráneo con destino a Túnez, norte de África, adonde hizo su última escala.

En su última etapa sobre el Mar Mediterráneo, de repente Le Duff, el radiotelegrafista anunció un mensaje de desespero. Fuimos ametrallados. Fuego! S.O.S. - S.O...Apenas un llamado, silencio completo. Quién disparó?

Se estaba librando una batalla aérea sobre el Mediterráneo entre ingleses e italianos. Un avión militar había derribado al Farman. ¡Fue un error! Esto fue difícil de aceptar, ya que Guillaumet estaba volando un avión civil con colores muy prominentes desde Air France. Guillaumet, un hombre de carácter ejemplar y pocas palabras, que tenía aversión a la política, tuvo un final injusto después de escapar de la muerte, cuando protagonizó su drama desde la Laguna Diamante. No murió en un accidente aéreo debido a un accidente o un error del piloto, pero murió por las armas de los hombres que luchaban por el odio, esta desgracia humana que es la guerra³³.

CONSIDERACIONES FINALES.

Esa narrativa fue retirada del libro del propio autor. *Nas Asas da Linha do Tempo – Saint-Exupéry e os Campanheiros da Aéropostale*. Respecto a las fechas de la peregrinación de Guillaumet, de Laguna Diamante hasta Villa San Carlos, me socorrí de la contribución del Historiador argentino, Alberto Piattelli, de San Carlos - Mendoza, un estudioso sobre el drama de Guillaumet en la Cordillera. Según Piattelli, su base de informaciones fue tomada por protagonistas y otras de la tradición oral. Sus informaciones, que no podemos ignorar, vienen de personas que presenciaron muy vivos los agitados momentos de Guillaumet, en Villa San Carlos, cuando el aviador fue recogido por Saint-Exupéry, cercano de ese poblado. Así que, las fechas de las caminadas paso a paso, no son las mismas del libro, que son basadas en bibliografía consultada. (las fechas en **negrita** están conforme Piattelli).

De acuerdo con la literatura francesa, existe una unanimidad que Guillaumet permaneció protegido por dos noches en el avión accidentado. Así se refiere el destacado escritor, Jean-Gérard Fleury, que convivió con los pioneros de Aéropostale; *“Cuando llegó a noche, (viernes día 13) se puso entre las cubiertas... El día comenzó (sábado) como como el día anterior, horrible, cubierto de nubes bajas, de onde escapaban torbellinos de nieve... Llegó a noche, él durmió menos aún. El frío se intensificó. Con los ojos bien abiertos, miró el cielo: alrededor de las dos de la mañana, surgió una estrella. El viento se calmó. El alba de domingo reveló un cielo despejado. La tormenta fue seguida por un clima seco y frío... él comenzó a caminar alrededor de las 10 horas*³⁴”.

De acuerdo con Antoine de Saint-Exupéry, que en hotel de Mendoza escuchó su relato, que no separa la acción de la reflexión, así está en su romance *Tierra de Hombres*: *“Mas tarde usted nos contó el desastre”. “Después de dos horas de maniobra bajé y volqué. Cuando salté de avión, la tormenta me tiró al suelo. Me puso de pie nuevamente y ella mi dio la vuelta otra vez. Tuve que me meter debajo de la carlinga y cavar un refugio en la nieve. En ese agujero me rodeé de bolsas postales y, durante cuarenta horas esperé. Después de eso, cuando la tormenta se calmó, comencé a caminar. Caminé cinco días y cuatro noches*³⁵”. Independientemente de las versiones presentadas sobre las fechas de la peregrinación de Guillaumet, sin duda, lo más importante es que el “ángel” de la Cordillera estaba vivo.

Teomar Benito Ceretta

Miembro Correspondiente en Brasil
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

³³ CERETTA, Teomar B. *Nas Asas da Linha do Tempo – Saint-Exupéry e os companheiros da Aéropostale*. Florianópolis: Edição do autor, 2019. P. 183 – 203.

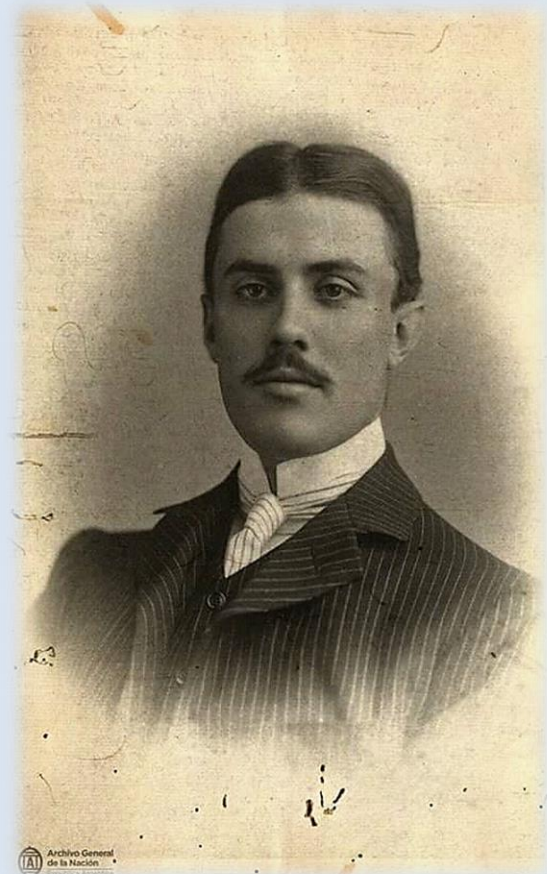
³⁴ FLEURY, Jean-Gérard. *A Linha*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988, p. 240-241.

³⁵ SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. *Tierra de Hombres*. Op. Cit., p.29-30

¿CUÁNDO NACIÓ NEWBERY?

La investigación científica podría definirse como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable para una determinado hecho o acción. En esta dirección el escritor y político español Juan Valera y Alcalá-Galiano (1824-1905) decía: *No se escribe siempre para decir cosas nuevas, sino para recordar las ya sabidas a los que las tienen olvidadas, o enseñarles a los que, por no acudir a las fuentes las ignoran.*

En la actualidad el acceso multidimensional que nos proporciona la Web muchas veces genera la tentación de tomar datos y replicarlos sin tener la precaución de analizar fuentes documentales primarias y el contexto donde se produce el hecho que es objeto de investigación.



El Ingeniero Jorge Alejandro Newbery es una de las figuras señeras de la aviación de la República Argentina, y como tal, muchas veces es objeto de numerosos artículos evocativos en los que, por no acudir a fuentes documentales primarias, se incurre involuntariamente en el error de replicar fechas o hechos que no se ajustan a la verdad.

Es así como hubo investigadores que fijaron su lugar de nacimiento en la localidad de Belgrano, que hoy es un barrio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y por entonces era una población de la provincia de Buenos Aires aledaña a la ciudad capital; cuando en realidad se produjo en una vivienda sita en los altos de la tienda de *Burgos* en la calle Florida N.º 201 en pleno centro de Buenos Aires.

Lo mismo ocurrió con su fecha de nacimiento. Muchos escritores basándose en el registro parroquial aseveran el 27 de mayo, cuando en realidad -según los antecedentes más adelante expuestos- se podría haber producido dos días más tarde, curiosamente coincidente con el día de conmemoración de la creación del Ejército Argentino.

Era hijo de Ralph Lamartine Newbery Purcell (1848-1906) y María de los Dolores Celina Malagarie Ramos (1849-1909) fue el primer varón y el segundo de los doce hijos del matrimonio³⁶. Fue bautizado por el padre Antonio Espinosa en la iglesia Nuestra Señora de la Merced el 30 de septiembre de 1875,

³⁶ Elena Rosa, Jorge Alejandro, los mellizos Rodolfo León y María de los Dolores, Eduardo Francisco, Elvira Teresa, Ernesto Purcell, Ema Catalina, Carlos Alfredo, Luis Alfredo, Juan Alberto Martín y Ana Eva.

allí según consta en el Folio 412, figura nacido el 27 de mayo de ese año en la casa de la calle de la Florida N.º 125. Fueron sus padrinos Manuel Ysla³⁷ y Teodora Ramos de Ysla³⁸.



María de los Dolores Celina Malagarie Ramos



Ralph Lamartine Newbery Purcell

RODOLFO NEWBERY
DENTISTA NORTE - AMERICANO
125-Florida-125
ESQUINA CANGALLO

Altos de Burgos y Cia. Horas de asistencia de
8 a. m. á 5 p. m.

125—CALLE FLORIDA—125

Dientes
Dentaduras
DENTISTA NORTE-AMERICANO
ESQUINA DE CANGALLO
125—FLORIDA—125
Enplumadura
Ortomolinos

Estereot. Kidd

Avisos del consultorio de Ralph Newbery³⁹

³⁷ Domiciliado en la calle San Martín N.º 150.

³⁸ Domiciliada en la calle Suipacha N.º 150.

³⁹ Publicidades del diario *El Mosquito* 1879 y 1886.

LIBRO DE BAUTISMOS

Parroquia de

DE LA *La Catedral Norte*

Año de 1875

En *treinta de Setiembre* del año del Señor

de mil ochocientos setenta y cinco, el *presidente Don Antonio*

Quintaneros Teniente del *infrascripto* Cura de esta

Parroquia *de la Catedral al Norte* bautizó

solemnemente, puso óleo y crisma á *Jorge Alejandro*

que nació *el veinte y siete de Mayo*

ultimo hij *legitimo* de *Don Rodolfo Newbery*

natural de *North América* de *veinte y siete* años

de edad, y de *D.ª Dolores Malagari* natural de *El Pais*

de *veinte y seis* años de edad, domiciliados *en la*

Calle de la Florida (N.º 25)

siendo sus padrinos *Don Manuel Ysla* natural

de *Italia* de *setenta y ocho* años de edad,

domiciliado en *la Calle de San Martin*

(N.º 150) y *D.ª Teodora R. de Ysla* natural de *El Pais*

de *setenta* años de edad,

domiciliado en *la Calle de Guipacha*

(N.º 150) á quienes advirtió el parentesco espiritual con el ahijado

y con sus padres, y la obligacion de enseñarle la doctrina cristiana, y por señal de verdad

lo firmaron.

*Jorge
Alejandro
Newbery*

se casó
en la iglesia
del Obispo,
en Buenos Aires,
el 23 de 1.º
viembre de 1808.

A. Pasore.

+ el 1.º de marzo de 1914
en Juanjuncal - Mendoza. Se un
acuerdo de aviación.

El Cura de la Parroquia

Antonio Lapinosa

Padrino

Manuel Ysla

Madrina

Teodora Ramos de Ysla

Registro de bautismo de la iglesia Nuestra Señora de la Merced. Folio 20 (rectificado a 412)



Iglesia Nuestra Señora de La Merced en 1887⁴⁰

Observaciones

Si analizamos el registro de bautismo de la iglesia Nuestra Señora de la Merced, la fecha en un primer análisis, la fecha no deja lugar a dudas. Sin embargo, a renglón seguido aparece su padre registrado como Rodolfo de 27 años de edad que coincide con el día de nacimiento, ¿casualidad o error de asiento de los responsables parroquiales?

Pero hay más, otro elemento que arroja dudas sobre el registro de marras está centrado sobre los testigos Manuel Ysla y Teodora Ramos de Ysla, ambos, según el acta, con domicilios en San Martín N° 150 y Suipacha N° 150 respectivamente.

Esta información presenta una particularidad digna de señalar, dado que según el censo de 1869 ambos figuran como matrimonio de ocupación comerciante residente en la propiedad de Suipacha N.º 120 con una hija de 25 años llamada Manuela, no en Suipacha N° 150.

⁴⁰ Foto Archivo General de la Nación.

10 -

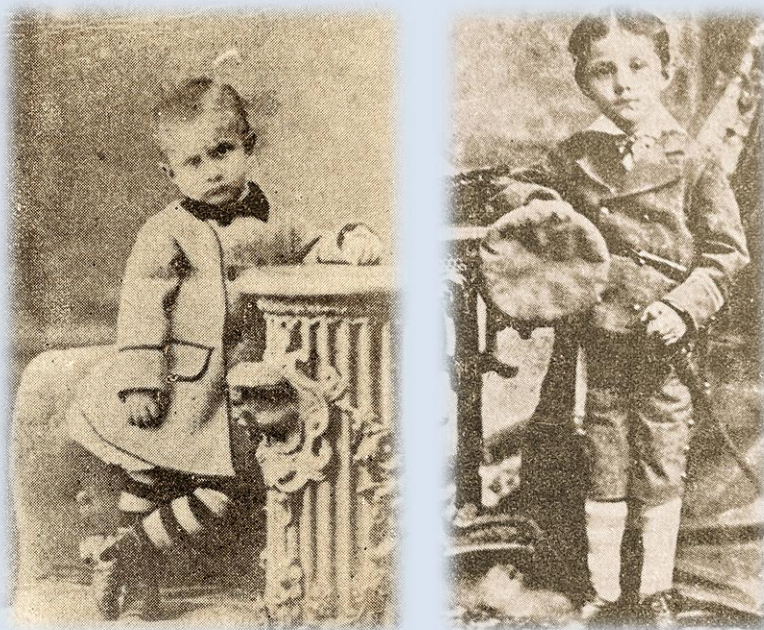
120 -

120 -

HABITANTES		EDAD POR AÑOS	SEXO	ESTADO CIVIL	NACIONALIDAD	PROFESION, OFICIO, OCUACION O MEDIO DE VIDA	INSTRUCCION		CONDICIONES ESPECIALES DE ALGUNOS EMPADRONADOS
APELLIDO	NOMBRE						LEER	ESCRIBIR	
1	Ysla	Manuel	M	C	Argent	comerciante			Legítimos.....
2	de "	Teodora Ramos	F	C	"	"			Manchados.....
3	"	Manuela	F	C	"	"			Dementes.....
4	Bernavide	Paula	F	C	"	seminarista			Sordo-mudos.....
5	Malina	Caribe	M	C	Oriental	"			Ciegos.....
6	Betta	Francisco	M	C	Italia	puerto			Cretinos, imbeciles, estúpidos, opas.....
7	de "	Servicio Pien	M	C	Francia	"			Con bocio ó coto.....
8	"	Antonio	M	C	Argent	"			Invalidos: { En accion de guerra.....
9	Primer	id	M	C	Francia	santero			{ Por accidente en el trabajo.....
10	de "	Madalena	F	C	"	"			De padre.....
11	de "	Luis	M	C	Italia	comerciante			De madre.....
12	de "	Marta	F	C	"	costurera			Van a la escuela.....

Ficha censal de 1869 correspondiente a Manuel Ysla y Teodora Ramos de Ysla⁴¹

Considerando la integralidad del registro, nos preguntamos: ¿El responsable del registro del acta no habrá escuchado mal, y en consecuencia, asentado erróneamente la fecha de nacimiento confundiéndola con la edad del padre?; habida cuenta de que, confrontando otros documentos, también existiría un error en el registro de los testigos al inscribir al matrimonio en calles diferentes (San Martín y Suipacha)⁴² con una misma numeración (150)⁴³ cuando en realidad era N.º 120.



Jorge Alejandro Newbery a los 2 y 4 años respectivamente⁴⁴

⁴¹ Recuperado de Internet de: <https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:33HY-D1K9-74F?mode=g&i=619&wc=QCXV-3TL%3A42633001%2C43447101%2C42639001%3Fcc=3D1462401&cc=1462401>

⁴² Ambas paralelas entre sí y separadas por la calle de la Florida y prácticamente a la misma altura donde vivían los Newbery en esta última.

⁴³ Según el registro del censo de 1869 en ese domicilio vivía la familia Lavalle, una empleada doméstica Dalmira Videla y Nieves Santa Coloma. Recuperado de Internet de: <https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:33HY-D1K9-HH2?i=685&wc=QCXV-3TL%3A42633001%2C43447101%2C42639001%3Fcc=3D1462401&cc=1462401>
<https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:33HY-D1K9-QTX?mode=g&i=620&wc=QCXV-3TL%3A42633001%2C43447101%2C42639001%3Fcc=3D1462401&cc=1462401>

⁴⁴ Jorge Alejandro Newbery. 4 años CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de

Sobre la precisión (o no) de su fecha de nacimiento los escritores Roberto Carlos Castelli y Vicente Bonvissuto abordaron el tema en su libro *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*⁴⁵ afirmando como fecha el 29 de mayo, inicialmente tomaron como fundamentos el asiento de esa en el Registro Civil⁴⁶. Refieren además relatos familiares⁴⁷ que aseveraban que los cumpleaños de *George* se celebraban los 29.

Transcurrió el tiempo y en 1892 Newbery viajó por segunda vez a los Estados Unidos de Norteamérica⁴⁸, esta vez para estudiar en la Universidad de Cornell y en el Instituto de Tecnología Drexel (Philadelphia) donde fue alumno de Thomas Alva Edison. En 1895 se recibió de ingeniero electricista y por la naturaleza de su profesión es difícil suponer falta de precisión en el manejo de información.



Jorge A. Newbery (1) junto al Presidente del Instituto Británico de Ingenieros Electricistas y a su profesor Thomas A. Edison (2)

Suboficiales de la Fuerza Aérea. Agosto de 1988. Pág. 24 y 25.

⁴⁵ CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea. Agosto de 1988. Capítulo IV. Pág. 23 a 25.

⁴⁶ La repartición comenzó a funcionar el 25 de octubre de 1884 por Ley Nº 1565.

⁴⁷ Testimonio de su prima hermana *Anny* a la investigadora Eva Toma de Huntington. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea. Agosto de 1988. Capítulo IV. Pág. 24.

⁴⁸ El primer viaje lo hizo a Brooklyn con un amigo de la familia cuando tenía sólo ocho años, para conocer a sus abuelos paternos Edward y Rose Anne Brett Purcell de Newbery.

De regreso en Buenos Aires, asumió la jefatura en la *Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata* con sede en la localidad de La Plata. El 16 de mayo de 1896 ingresó en la Armada Nacional y en su legajo personal consta el 29 como su fecha de nacimiento.

En la Fuerza fue inicialmente destinado al crucero *Buenos Aires*, entonces al mando del Capitán de Navío Edelmiro Correa y en mayo de 1897 pasó transitoriamente al crucero acorazado *Giusseppe Garibaldi*, a cargo del Capitán de Navío Atilio Sixto Barilari. El 18 de enero de 1898 fue destinado a la Inspección de Electricidad del Estado Mayor de la Armada.

Inicios en la Aviación

Siempre vinculado con el deporte alternó su actividad con atletismo, esgrima, remo, rugby, box, automovilismo, hipismo, natación, tiro, etc. Si nos remitimos específicamente a la aviación podríamos conjeturar que había conocido los relatos de su amigo el barón de Marchi en su accidentado vuelo a bordo del *Fridtjot Nansen* con el noruego Cetti en 1898, los ensayos de Cerfs Volant con los ingenieros Heynemann y Hack en 1899; o las exhibiciones acrobáticas realizadas en 1904 con el *Invencible de Forli* con el Capitán Silimbani y su esposa.

Pero si nos ceñimos estrictamente a antecedentes documentales concretos, su vinculación con la aviación, esta apareció a través de una serie de intercambios epistolares con el secretario honorario de la Legación Argentina en París, Aarón Félix Martín de Anchorena (1877-1965) donde éste le relataba sus experiencias de vuelo aerostático con Paul Tissandier y Alberto Santos Dumont (1873-1932), propietario original del *Pampero*. Este aeróstato fue construido por *Ateliers de Constructions Aéronautiques Maurice Mallet*⁴⁹ cuyas instalaciones se encontraban en 10 route du Habre, Puteaux (Siene). Tenía una envoltura de seda de color amarillo con una capacidad de 1200 m³ y una barquilla era de aproximadamente un metro cuadrado con capacidad para cuatro personas. El 18 de junio de 1906 realizó su primer vuelo tripulado al mando de Alberto Santos Dumont, quien sería su propietario inicial⁵⁰. En esa ocasión llevó como pasajeros Anchorena, Henri Lettelier y su esposa.

A comienzos de 1907 Anchorena se lo compró a Santos Dumont por un precio de 7.000 francos. El equipamiento de abordaje era un ancla, un altímetro, un estatoscopio (indicador de ascenso y descenso), una cámara fotográfica⁵¹ y 220 kg de lastre distribuidos en bolsas de 20 kg. El 29 de julio, le hizo pintar con enormes letras rojas la leyenda *Pampero*. En Buenos Aires Anchorena comenzó a planificar su primer vuelo que se concretó el 25 de diciembre y en el que, como no podía ser de otra manera, se sumó *George*⁵². En esa ocasión se selló el romance del deportista con la aviación.

A comienzos de 1908 nace el Aero Club Argentino y con la institución Newbery comenzó a incursionar decididamente en la actividad aeronáutica tanto aerostática como de aviones. Newbery obtuvo los brevet de Piloto Aeronauta N.º 2, Piloto Aviador N.º 8 y en estos documentos vuelve a aparecer claramente como su fecha de nacimiento sin enmiendas o correcciones de ningún tipo, el 29 de mayo

⁴⁹ CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Pág. 108.

⁵⁰ *Inauguration d'un ballon*. Revista *L'Aerophile*. Junio de 1906. Pág. 144.

⁵¹ Que se perdió en el primer vuelo realizado en Argentina.

⁵² MARTÍN, Eloy. (2014) *El Pampero a 105 años de su desaparición*. Fundación Histarmar.

<https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/ElPamperoa105anosdesudesaparicion.pdf>

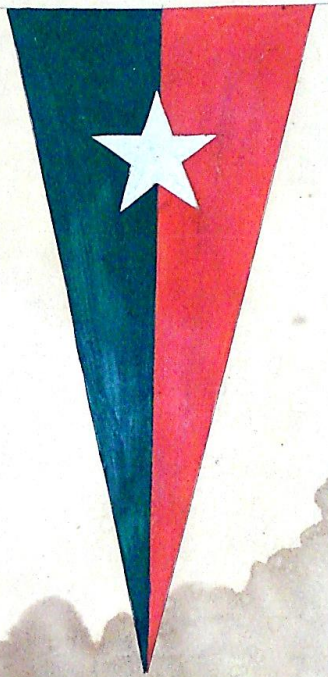
de 1875, datos que por otra parte eran conformados previamente por cada uno de los titulares antes de formalizarlos.

El 27 de abril de 1909 fue nombrado Presidente de la institución y tampoco se conocen hasta la fecha una sola observación o corrección referida a su natalicio. Tampoco ocurrió lo mismo en los libros de Actas de la institución existe una sola referencia al respecto.

Piloto N.º **2**

Señor ING.º JORGE NEWBERY

Día **1**
Mes **Julio**
Año **1901**

*Ing.º en Buenos Aires
19 de Mayo 1875*

ASCENSIONES EFECTUADAS				OBSERVACIONES
AÑO	De noche	De día	TOTAL	
1901		1	1	
1902		1	1	
1909	1	10	11	Record Sudamericano de Velocidad
1910		1	1	
1911	2	13	15	
1912		1	1	
1913		1	1	
1914				
1915				
1916				
1917				
1918				
1919				
1920				

Certificado de Piloto Aviador N.º 8. Nótese que en la fecha de nacimiento

Piloto Aviador N.º 8

F. A. I.

Señor *Jorge Newbery*

Nacido en *Buenos Aires* el *29 de Mayo de 1875*

Profesión *Ingeniero*

Rindió examen el *20 de junio 1910* con aparato *Bleriot* Mot. *Anzani* HP *25*

Brevet N.º *8* extendido en *Buenos Aires* el *21 de junio de 1910*

PRESIDENTE

SECRETARIO

COMISARIOS

OBSERVACIONES

FOTOGRAFÍA

GALLARDETE

El 74 de Noviembre de 1912 este Sportman realiza la doble travesía del Rio de la Plata en aparato Bleriot, salvando la distancia Palomar - Estación "San Juan" Rep. Oriental - (70 Kilómetros) en 37 minutos, regresando el mismo día en 53 minutos por causa del fuerte viento en contra. Es el primero que realiza esta performance, y el primero también que en un vuelo de pasajeros, va de Buenos Aires al Montevideo, en un aparato Blériot, el 6 de Enero 1913 - Muerto a consecuencia de una caída mientras efectuaba vuelos en el campo "Los Gamarindos" Mendoza el 2 de Marzo de 1914.



Firma

Jorge Newbery

RECORDS EFECTUADOS

FECHA	LOCALIDAD	APARATO	HP
74 11 912	Palomar - Colonia	Bleriot	50
6 1 913	" Montevideo	R. Trube	100

Certificado de Piloto Aeronauta N.º 2. Nótese que en la fecha de nacimiento

Otras referencias

Ambrosio Luis Vicente Taravella en su libro *Setenta años de servicios aeronáuticos* vuelve a referir la misma fecha en el epígrafe de una foto⁵³. Lo mismo ocurrió en la placa conmemorativa colocada por el Banco Popular Argentino en Florida N° 201. La ley N° 18559 sancionada el 21 de enero de 1970 donde se instituyó el título de *Precursor de la Aeronáutica Argentina*, al referirse a Newbery cita como referencia los certificados emitidos por el Aero Club precedentemente expuestos.

Conclusiones

Queda abierta la pregunta, ¿equivocaron el asiento del registro de bautismos?, personalmente por el peso de los documentos expuestos y los testimonios posteriores sospecho que habría sido así.

De todos modos, como se indicó al principio, como la investigación es una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva la información podemos aseverar que este es Estado del Arte sobre la cuestión. De modo que hasta que no aparezcan nuevos elementos, no dejarían hasta el momento duda razonable sobre el tema que Jorge Alejandro Newbery hubiera nacido dos días después, de la fecha en que actualmente se conmemora.

Eloy Martín

Miembro Correspondiente en Argentina
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

⁵³ TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. (07MAY82). *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina. Pág. 50.

PILATUS PC-7

40 AÑOS AL SERVICIO DE LA ARMADA DE CHILE



*Tres Pilatus PC-7 volando sobre la costa de la V Región de Chile.
(Fotografía: CJVANDERENDE.COM)*

Un total de 10 aeronaves Pilatus PC-7 fueron adquiridas por la Armada de Chile en 1980, para dotar a su Aviación Naval en labores de entrenamiento. Actualmente después de cuarenta años siguen operativos y están siendo sometidos a una actualización a su aviónica.

Desde fines de la década del 70, la Aviación Naval de Chile había experimentado un gran avance en cuanto a material de vuelo se refiere con la adquisición de los aviones Embraer Emb-110 y P-111, además de los CASA 212-100, todas aeronaves con motores turbohélices. Por otro lado, los entrenadores con que contaba la Aviación Naval, los Beechcraft T-34 Mentor, adquiridos usados en 1966, ya presentaban muestras de los más de trece años de servicio, además de lo antiguo de su equipamiento con respecto a los nuevos aviones con que contaba la Armada.

Ante la necesidad de contar con un nuevo avión de entrenamiento la Armada de Chile comenzó a buscar en diversos mercados y modelos.

Finalmente, se optó por el modelo de la fábrica Pilatus Aircraft Ltd., de Suiza, que ofreció el modelo denominado PC-7 Turbo Trainer. El 4 de septiembre de 1979, se firmó el contrato de compra con la

compañía Pilatus por 10 aviones. Luego se enviaron a Suiza la comisión de oficiales y suboficiales para entrenarse en el nuevo avión.



El primer avión PC-7 en la fábrica Pilatus Flugzeugwerke. Fotografía: Pilatus.

Iniciando enero de 1980, fue aprobada la resolución por parte de la Dirección General de los Servicios de la Armada que configuraba el Plan denominado “Pascua” y que daba la autorización para la compra de los 10 aviones Pilatus PC-7 como material de reemplazo de los T-34. Designándose como jefe del proyecto al entonces Contraalmirante Sr. Hernán Rivera Calderón.

El destacamento seleccionado para recepcionar las primeras cuatro primeras aeronaves y efectuar su posterior traslado a Chile; estuvo conformado por los señores: Capitán de Fragata Claudio Aguayo Herrera, Jefe del Destacamento; Capitán de Fragata Ariel Rosas Mascaró; Teniente Primero Roberto Vargas Barreau; Teniente Primero Jorge Oporto Rodríguez, Ingeniero; Teniente Primero Francisco Martínez Villarroel; Teniente Primero Jorge Guerra Blumer; Teniente Primero Raimundo Carvallo Velazco; Suboficial Rodolfo Tello Valenzuela; Sargento Primero Juan Poblete Muñoz; Cabo Primero Hermenegildo Escobar Zúñiga; Cabo Primero Sergio González Acuña; Cabo Segundo Luis Fuentealba Poblete; Cabo Segundo Dagoberto Fuentes Troncoso.

Ya definida el 11 de febrero de 1980 la comisión que iría a Suiza, inició su viaje el 26 de marzo para familiarizarse con el avión en la fábrica, llegando a Zürich dos días después.

Como en toda nueva adquisición de material nuevo de vuelo la delegación de la Armada recibió instrucción teórica para los pilotos y mecánicos por igual.

Luego, los pilotos debieron desplazarse a Locarno para realizar su entrenamiento práctico en vuelo en los dos primeros PC-7 chilenos matrículas 210 y 211, a los que se agregaron marcas suizas y se taparon

las marcas de la Armada de Chile excepto las matrículas. Por su parte, el personal de mecánicos recibió instrucción de mantenimiento en la fábrica de Pilatus, en la histórica ciudad de Stans.



Integrantes de la dotación A-VT4 con algunos miembros de la empresa Pilatus

El día 30 de abril, se recepcionaban las primeras cuatro aeronaves nuevas, matrículas Naval 210, 211, 212 y 213. Ahora se venía otra importante fase de la nueva adquisición, el viaje de traslado a Chile.



Pilatus PC-7 211 con matrícula suiza. Nótese que el Escudo nacional y el ancla tradicional de las aeronaves de la Aviación Naval de Chile, están cubiertas. Fotografía: Pilatus

El traslado

Las aeronaves recién recibidas debían ser trasladadas a Chile, la idea de traerlas en vuelo, implicaba un gran desafío, toda vez que los Pilatus son monomotores y con sistemas de navegación orientados a la instrucción y no para realizar grandes traslados. La Armada aprovechó de usar la misma ruta con la que se trasladaron en vuelo los CASA 212 desde España unos años antes.

Para el traslado se requirió de equipo extra para poder realizar la necesaria y compleja navegación a Chile, consistente en el sistema Omega (considerado el primer sistema de sistema de radio-navegación global) y VHF, además del uso de estanques suplementarios de combustible bajo las alas.

El primer destacamento que traería los cuatro aviones se denominó A-VT-4, iniciaría su largo vuelo el día 6 de mayo de 1980 desde la ciudad de Stans. Las tripulaciones de los primeros cuatro aviones estuvieron conformadas por:

- ❖ Avión Naval 213, Capitán de Fragata Claudio Aguayo Herrera, piloto y Jefe del destacamento y copiloto Teniente 1° Raimundo Carvallo Velazco;
- ❖ Naval 212, Capitán de Fragata Ariel Rosas Mascaró;
- ❖ Naval 210, Teniente 1° Roberto Vargas B., piloto y Sargento 1° Juan Poblete M., mecánico;
- ❖ Naval 211, Teniente 1°, Jorge Guerra Blumer.



Aeronaves del destacamento A VT-4, listas para iniciar el vuelo a Chile

El itinerario de vuelo que traería los aviones estaba planificado que se realizara por el Atlántico Norte, realizando nada menos que 23 escalas, siendo las más largas: Washington hasta Miami (827 millas), Keflavik en Islandia hasta Sondrestrom en Groenlandia (727 millas) y Asunción en Paraguay hasta Antofagasta en nuestro país (699 millas).

Punto de partida	Punta de arribo	Horas de vuelo	Distancia de vuelo
Berna - Suiza	Lille - Francia	01+55	344 millas
Lille - Francia	Prestwick	02+36	459 millas
Prestwick - Escocia	Estornoway	01+22	180 millas
Estornoway - Escocia	Keflavik	03+27	590 millas
Keflavik - Islandia	Sondrestrom	04+00	727 millas
Sondrestrom - Groenlandia	Frobishe Bay	02+55	502 millas
Frobishe Bay - Canadá	Fort Chimo	02+11	347 millas
Fort Chimo - Canadá	Goose Bay	02+49	458 millas
Goose Bay - Canadá	Bangor	04+36	641 millas
Bangor – EE.UU.	Washington	03+25	676 millas
Washington - EE.UU.	Miami	04+40	827 millas
Miami - EE.UU.	Grand Turk	03+03	565 millas
Grand Turk – Reino Unido	Puerto Rico	02+33	410 millas
Puerto Rico	Barbados	02+47	550 millas
Barbados – Reino Unido	Rochambeau	03+36	643 millas
Rochambeau (Guyana Francesa)	Belém - Brasil	03+01	442 millas
Belém - Brasil	Carolina - Brasil	02+10	362 millas
Carolina - Brasil	Brasilia - Brasil	02+55	466 millas
Brasilia - Brasil	Campina - Brasil	02+55	466 millas
Campina - Brasil	Asunción - Paraguay	03+58	654 millas
Asunción - Paraguay	Antofagasta	04+10	699 millas
Antofagasta - Chile	El Belloto	03+10	579 millas

Finalmente, el largo viaje de 11.506 millas culminaba con el arribo de la escuadrilla a la Base Aeronaval de El Belloto en la Quinta Región, a las 11:00 am del día 22 de mayo de 1980, donde los aviones realizaron varias pasadas sobre la base antes de aterrizar.



Paso de los aviones al arribo a la Base aeronaval de El Belloto

Recepción y llegada de los otros aviones

Días más tarde, el lunes 26 de mayo de 1980, los Pilatus PC-7 eran recibidos oficialmente por la Armada, con la presencia del entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro.



El Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Almirante José Toribio Merino Castro, saluda al jefe del destacamento B, del Escuadrón VT-4, Capitán de Fragata, Sr. Ariel Rosas Mascaró a su llegada a la Base Aeronaval El Belloto.

Faltaban aún 6 aviones del total de 10 adquiridos, así fue que más tarde, el día 18 de junio de 1980, se recibieron en Suiza cuatro aviones más, las matrículas Naval 214, 215, 216 y 217.

Los equipos de navegación usados en el primer traslado fueron retirados de los aviones que llegaron a Chile y se instalaron en estos cuatro aviones nuevos que debían ser trasladados. El 20 de julio se inició su vuelo de traslado denominándose a este nuevo destacamento B-VT-4, el cual realizó la misma ruta que el primer grupo, arribando a El Belloto el día 5 de julio.

Se retiran los T-34 Mentor

El día 8 de julio se aplica la resolución correspondiente que asignaba los ocho aviones Pilatus PC-7 a la Escuela de Aviación Naval en reemplazo de los venerables T-34 Mentor.

Los dos últimos aviones matrículas Naval 218 y 219, llegaron a Chile por vía marítima el 18 de marzo de 1981. Estos dos aviones llegaron desarmados y fueron ensamblados por el personal del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval.

Vida operativa



*Ingresando a la losa de operaciones de Fidae 2016 Pilatus PC-7 con estanques suplementarios y armamento.
Fotografía: Antonio Segovia Rentería.*

Los Pilatus PC-7 durante la década del 80 algunos aviones recibieron un interesante esquema de mimetismo de dos tonos de grises muy prácticos para operaciones aéreas en el mar, las aeronaves mantuvieron solo el último número de sus matrículas.

A fines de la misma década en 1988 se les realizaron diversas pruebas de certificación para lanzamiento de bombas desarrolladas por la Industria Cardoen, del tipo CB-130 de racimo.

Los Pilatus PC-7 como aeronaves de entrenamiento realizan habitualmente raids de instrucción tanto al norte como al sur del país para el adiestramiento de las tripulaciones en diversos ambientes tanto geográficos como meteorológicos.

En sus 40 años de servicio, solo se ha perdido un avión en un accidente ocurrido el 13 de julio de 1999, en el sector costero de Pichidangui, perdiéndose el Naval 210, con la fortuna de que la tripulación resultó ilesa.

En el año 2006, se le pintó unas agresivas fauces de tiburón al avión Naval 211 el cual fue expuesto en la FIDAE 2006, el motivo de dicha pintura correspondía al haber alcanzado nada menos que 50.000 horas de vuelo en la unidad VT-1.

Como parte de las necesidades actuales de las aeronaves, fue que en julio del año 2019, se anunció el programa de modificaciones de aviónica de los Pilatus PC-7 de la Armada que se realizaría con la empresa ganadora de la licitación Avionics Services, de Brasil.



*Luciendo su esquema de fauces de tiburón, el Pilatus PC-7 Naval 211 en Fidae 2016.
Fotografía: Antonio Segovia Rentería.*

Entre los sistemas que se incluyen en las modificaciones corresponden a la implementación de Glass cockpit, instalación de sistema de vuelo Genesys Aerosystems, Horizonte artificial standby y nuevo sistema de control de parámetros de motor.

Actualmente hay preservados dos aviones en la Base Aeronaval de Concón, uno en la entrada de la base “gate guardián” Naval 218 y otro como parte del Museo de la Aviación Naval matrícula Naval 214.

Antonio Segovia Rentería

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile.

Bibliografía:

Tromben, Carlos. La Aviación Naval de Chile. (Comandancia de la Aviación Naval de Chile) 1987
Pulgar, Sergio. Dossier PC- 7. Ediciones Multimodel, 2000
Saldivia, Carlos. Aviones Pilatus PC-7 Edición Digital publicada en Academia de Historia Naval y Marítima de Chile (www.historianaval.cl)

Colaboración:

Pilatus Flugzeugwerke; señores Cees- Jan Vanderende, Carlos Saldivia y Claudio Cáceres Godoy

VI. AVIONES CON HISTORIA



*El Bell 222 de Helifire operando para la Unidad Coronaria Móvil.
(Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.)*

Helicóptero Bell 222 en Chile.

Generalmente cuando se menciona al helicóptero Bell 222, todo el mundo evoca la legendaria serie de televisión de los años ochenta, "*Lobo del Aire*", que tenía como protagonista principal, un Bell 222.

Pero más allá de eso, la realidad es que Bell Helicopters, venía estudiando desde los años sesenta la posibilidad de diseñar y fabricar un helicóptero biturbina, para satisfacer las necesidades de la aviación ejecutiva.

Recién en enero del año 1976, Bell presentó durante la 26° edición de la HAA (Helicopter Association of America) su nuevo modelo, designado Bell 222. Se trataba de un helicóptero bimotor, ejecutivo, con capacidad de llevar hasta ocho pasajeros más pilotos, tren retráctil y una velocidad de 130 nudos.

En dicha convención se presentó un mock-up del modelo denominado D306 que representaba lo que sería el primer modelo de producción. Se le asignó el serial number 47000.

El prototipo S/N° 47001 realizó su primer vuelo el 13 de agosto de 1976. Este helicóptero recibió la matrícula N9988K.



Imagen del Bell 222 personificado como Lobo del Aire. Créditos en la Imagen.

Años más tarde a este prototipo se le realizaron modificaciones y se transformó en el "*Lobo del Aire*", haciendo hincapié que nunca realizó vuelos en dicha serie, solo se utilizó para las tomas en tierra. Otro Bell 222 (s/n° 47085) fue el encargado de las tomas aéreas, el resto fueron maquetas y helicópteros radio controlados

Los Bell 222 construidos en sus distintas versiones, recibieron números de serie que partían en el 47001, hasta el 47099. Esta aeronave recibió la certificación aeronáutica por parte de la FAA el 16 de agosto del año 1979.

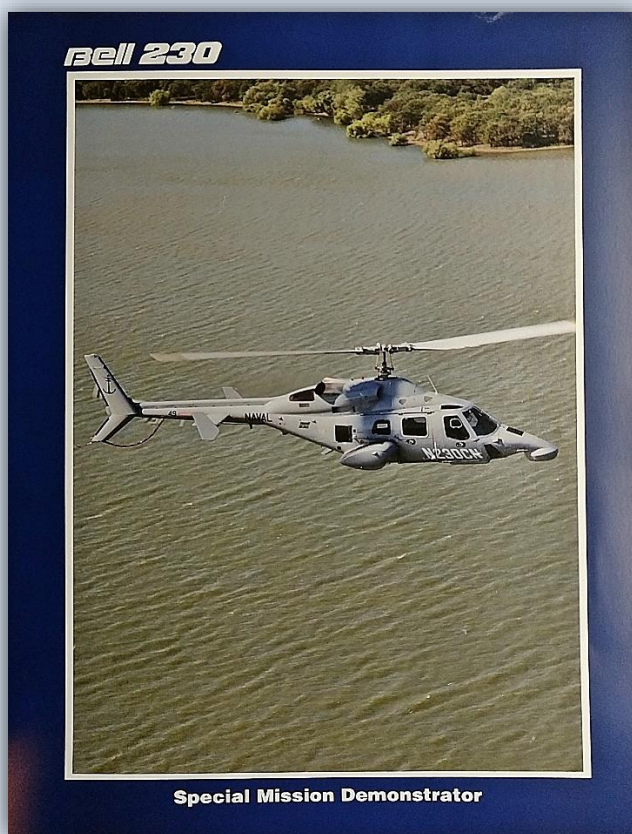
A partir del modelo 222, la Bell desarrolló dos nuevas versiones, Bell 230 y Bell 430. En estos modelos, se instalaron motores de mayor potencia. En el caso del 430, se instaló un rotor principal con cuatro aspas y fuselaje más largo que amplió el interior de la cabina. Se construyeron 38 ejemplares de Bell 230 hasta el año 1995 y 136 unidades del 430. Ambos helicópteros podían ser solicitados con tren de aterrizaje de skís o con ruedas retráctiles.

En el año 1994, la Armada de Chile, realizó una evaluación de un Bell 230, (s/n° 230089) que llegó al país con los colores de los helicópteros de la Aviación Naval de Chile, portando la matrícula institucional ficticia 49, en tanto la real, correspondía a N230CN. Este ejemplar se presentó en la Feria Internacional del Aire, FIDAE 1994.



Helicóptero Bell 230 evaluado por la Armada Nacional en Fidae 94. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Al final de la evaluación, la Armada de Chile, desechó la posibilidad de comprar este tipo de helicópteros. Siendo adquirido posteriormente este ejemplar demostrador por la Armada de Ecuador, donde recibió la matrícula HN-401.



***Publicidad del Bell para su modelo 230 con matrícula de EEUU y colores de la Aviación Naval de Chile.
Colección Sr. Claudio Cáceres Godoy.***

Servicio en Chile:

Un total de cuatro helicópteros modelo 222, de tres variantes han prestado servicios en nuestro país, los que detallaremos a continuación. En la actualidad, solo uno de ellos sigue vigente y volando en nuestros cielos.

Industrias Cardoen Ltda.



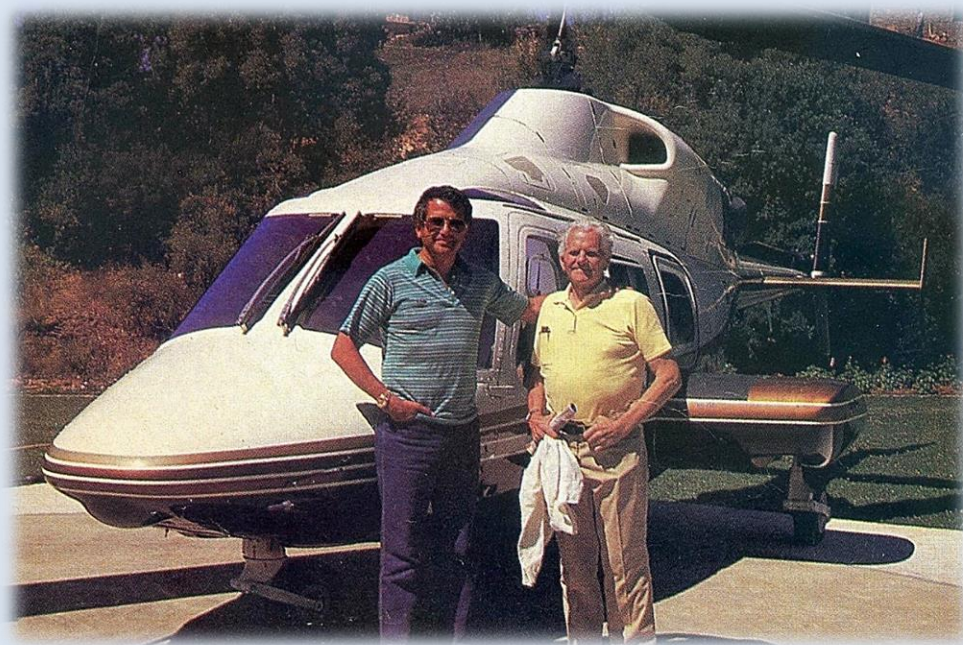
*El primer Bell 222 llegado a Chile, estacionado frente al hangar de Aeromet, empresa de don Carlos Cardoen.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*

El empresario Sr. Carlos Cardoen Cornejo, adquirió en 1986 el Bell 222B (s/n°47133) para su uso empresarial y particular. Este helicóptero fue fabricado en el año 1983 y tuvo dos matrículas anteriores HL9224 de Corea del Sur y N38CC. En Chile recibió el prefijo CC-PYE.



Detalle de las elegantes líneas de este Bell 222A. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

Luego de un par de años de uso y un incidente menor fue enajenado al extranjero, donde ha tenido cuatro operadores de distintos países, con sus matrículas N7040Z, JA9945 de Japón, nuevamente N7040Z y N510W. Actualmente vuela en Sudáfrica con el registro ZS-RRT para la empresa Henley Air como ambulancia aérea.



*El dueño de este moderno helicóptero ejecutivo don Carlos Cardoen, posa junto a un invitado.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*

Calquín Helicopters Spa



Los dos helicópteros de Calquín en mantenimiento. Créditos en la imagen.

Esta compañía de helicópteros fundada en el año 2014, operó en Chile desde el año 2016, dos helicópteros Bell 222 modelo UT, arrendados a la empresa española Pegasus Aviación S.A.

Las principales operaciones realizadas por estos helicópteros, fueron traslados aeromédicos, EVACAM desde su base de operaciones en la ciudad de Puerto Varas, Décima Región de Chile. También efectuaron algunos vuelos contratados para realizar turismo en dicha zona.



Operación aeromédica realizada por Calquín en el sur de Chile. Fotografía: Calquín Helicopters.

CC-AOX (s/n° 47570) fabricado en el año 1988, recibió su primera matrícula N3208N, luego pasó a Japón con JA 9915, de vuelta a USA con prefijos N356H y N35GH, su siguiente destino Turquía como TC-HLS, luego España con EC-HXL. Llegó a Chile como CC-AOX, para finalmente a su destino actual, la empresa Henley Air de Sudáfrica con matrícula ZS-RDV



El Bell 222 de Calquín matriculado CC-AOX. Fotografía: Sr. Williams Olave Solís.

CC-AOY (s/n°47572) entregado en 1988, siguió idéntico destino que su "gemelo", utilizando matriculas N3209D, JA 9935, N326H, N326GH, TC-HKL, EC-IFB, llegando a Chile como CC-AOY y finalmente ZS-RJD de Henley Air.



Una de las aeronaves de Calquín Helicopters aterrizando en el helipuerto. Fotografía: Calquín Helicopters.

Cabe hacer notar que estos dos helicópteros Bell 222 de Calquín y el CC-PYE de Cardoen, hoy son parte de la empresa Henley Air, de Sudáfrica que ha operado un total de veinte y siete aeronaves similares en dicho país. En el año 2018 dejan de operar en Chile y sus matrículas son canceladas.

Servicios Aéreos e Inversiones Helifire Ltda.



*Fotografiado en su base de operaciones de Tobalaba con marcas de la Unidad Coronaria Móvil.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

En el año 1998 el empresario y piloto Sr. Juan GriffinTorretti, adquiere un helicóptero Bell 222A (s/n° 47013) siendo inscrito en el Registro Nacional Aeronáutico, como CC-CNO.

Fue fabricado en el año 1980, recibiendo su matrícula norteamericana N2754T, operando para Bell por un tiempo. Luego fue vendido a una empresa de Brasil, como PT-HTG, tras unos años, vuelve a USA con el registro anterior November, siendo utilizado por Bell Helicopters como helicóptero de seguimiento para los vuelos de prueba del novedoso V-22 Osprey. En Chile, la aeronave rotatoria, ha prestado diversos servicios mediante contratos de operaciones de distinta índole, como la efectuada con la Unidad Coronaria Móvil, para realizar evacuaciones aeromédicas.

CC-CNO



**Le damos un nuevo aire al
Servicio de Rescate
de Emergencia**

**Unidad de Rescate Aéreo
Exclusivo de Unidad Coronaria Móvil**

**Porque sabemos de salvar vidas,
hemos dado otro salto adelante en innovación,
para que usted tenga Protección Total.**

Como parte de nuestro servicio de Rescate Total, hemos incorporado una Unidad para Rescates Aéreos, para llegar rápidamente cuando la emergencia se produce en lugares de difícil acceso por tierra.

Un helicóptero Bell 222-A, bi-turbina, totalmente equipado para actuar con eficiencia en los momentos en que cada segundo cuenta para salvar una vida. Dotado de una tripulación que incluye un médico y personal especialmente capacitado para realizar rescates en zonas alejadas.

Un nuevo salto adelante de Unidad Coronaria Móvil.

 *Si usted no es socio y necesita contar con esta tecnología, incorpórese hoy llamando al 223 4444*

**RESCATE
UNIDAD
CORONARIA
MOVIL
TOTAL**

Una clínica va en camino

*Disponible inicialmente sólo para zonas fuera del radio urbano del Gran Santiago.
Servicio con costo adicional. Infórmese.*

**Publicidad de la época donde se destaca el nuevo sistema de evacuación aeromédica.
Colección: Sr. Claudio Cáceres Godoy.**

Otra operación desarrollada ocurrió en el año 2002, cuando el helicóptero realizó vuelos por todo el país, transportando al jefe del proyecto de una compañía telefónica a fin de supervisar las instalaciones de torres de telefonía 2G. Hoy el helicóptero con base en el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, realiza funciones de control de heladas para una viña de la Quinta Región.



Manteniendo su librea original, operando para la empresa Lassa en Tobalaba. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes:

<http://aviaciontotal.cl/historia-del-primer-helicoptero-bimotor-del-mercado-americano-bell-222/>

<https://www.helis.com/database/cn/27801/>

<http://www.rotorspot.nl/product/b222.php>

https://servicios.dgac.gob.cl/portal_consulta_aeronaves/

<https://www.facebook.com/Calquin-Helic%C3%B3pteros-1273226169378110/>

Air Britain Photograpics Images Collection

Flight Zone Aviation Photographics

Colaboración:

Señores Bryan Vincent, Bruce Perkins, William Olave Solis, Erwin Cubillos Salazar, Rodrigo Lizasoain, Fabián Puentes Elgueta y Rino Poletti Barrios.

VII. SABÍA USTED?

...que el día 14 de mayo de 1931 se autorizó la confección de las primeras estampillas aéreas oficiales destinado al franqueo de las encomiendas que transportaran los aviones de la Línea Aérea Nacional. Estas serían de los tipos de \$ 0.50 y de \$ 5.00 en los colores fijados en la Convención Postal respectiva y en la cantidad de 300.000 para la primera y de 500.000 para el segundo tipo.

“LOS CERRILLOS” EN EL CORREO AÉREO

El Correo Aéreo es el correo transportado por una aeronave y puede ser la única opción para enviar correo a algunos destinos, tales como ultramar. Haciendo historia, la introducción del aeroplano en 1903 generó interés inmediato en su utilización como transporte para el Correo, y el primer vuelo oficial se llevó a cabo el 18 de febrero de 1911 en Allahabad, India, cuando Henri Pequet trasladó 6.500 cartas a una distancia de 13 kilómetros.

El lugar del primer servicio de correo aéreo programado continuamente está marcado con una placa en el Parque West Potomac en Washington D.C. El primer vuelo nocturno de correo aéreo fue realizado en 1921 desde Omaha, Nebraska, a Chicago, por el aviador James Knight. Muchos otros vuelos, tales como el del Vin Fiz Flyer, terminaron en desastres, pero muchos países tenían servicios funcionando para los años 1920.

Puesto que la filatelia era un hobby bastante desarrollado para esta época, los coleccionistas siguieron el desarrollo del servicio de correo aéreo detenidamente, y se tomaron el trabajo de averiguar los primeros vuelos entre varios destinos, y conseguir cartas entre ellos. Las autoridades usualmente usaban sellos especiales en los sobres, y en muchos casos el piloto también los firmaba.

Los dirigibles de los años 20 y 30 del siglo XX también llevaban correo aéreo. Los Zeppelines alemanes eran especialmente visibles en este rol y muchos países emitieron sellos postales especiales para su uso en Correo por esta vía.

En Chile el Correo Aéreo se reconoce como tal con el transporte de cartas en el vuelo entre Puerto Montt y Ancud el 10 y 11 de diciembre de 1916 por el Piloto David Fuentes Soza, Pionero de la Aviación Nacional.

Por otra parte se reconocen los Primeros Sellos Aéreos utilizados por Correos de Chile en el año 1927 con la sobrecarga negra en prueba aplicada en sellos que conforman la famosa Serie Testart, utilizada en el servicio Aéreo Santiago – Valparaíso, además del sello Semioficial del Aviador Clodomiro Figueroa del año 1919, posteriormente vendrán los sellos de Correo Aéreo propiamente tal, destacando los dos ejemplares alusivos al **Puerto Aéreo Los Cerrillos**, emitidos con fecha 14 de mayo del año 1931.

Sellos “Puerto Aéreo Los Cerrillos”



*Sellos N° 213 – 214, año 1931, (numeración SOFIL, Chile)
que ilustran aeronave despegando del Aeródromo Los Cerrillos
Impresos Off Set, por Talleres de Especies Valoradas – Santiago de Chile
Pliegos 100 (10 x 10) sellos dentados 14 ½ x 13 ¾ - con Filigrana*

Ambas Estampillas fueron destinadas para el franqueo de encomiendas postales aéreas dentro del territorio nacional, conforme al Decreto N° 53 de fecha 14 de mayo de 1931.

De estos sellos, cuyos colores fueron fijados en la Convención Postal respectiva, se emitió una cantidad de 300.000 del ejemplar azul de 50 Centavos y del sello de Cinco Pesos, color rojo, se emitió una tirada de 500.000 unidades, de los cuales circularon 200.000 y se sobrecargaron 300.000 por un valor de \$ 1.60 en septiembre del año 1940, en la Serie “Aéreos Provisorios LAN”, usando además el emblema de la Línea Aérea Nacional en esta sobrecarga.



*Sello N° 268 (numeración SOFIL, Chile)
Fecha de emisión: 10 de septiembre de 1940; Tirada: 300.000 ejemplares*

“Aeropuerto Los Cerrillos”

Escribir sobre la historia del Aeropuerto de Los Cerrillos es introducirse en los orígenes de la aviación civil comercial en Chile. Es hojear no solo en sus páginas, sino revivir sus hitos, su contribución a la identidad aeronáutica nacional y el lugar físico por donde transitaban, despegaron y aterrizaron algunos de nuestros más grandes pioneros.

El arribo de los aviones a la polvorienta pista de Los Cerrillos, el año 1929, reforzó la idea de crear un aeropuerto especialmente construido para tales aeronaves. Ese interés recibió un regalo del cielo, cuando el multimillonario norteamericano Daniel Guggenheim donó 500 mil dólares para el fomento de la aviación civil en Chile. Esos recursos y las crecientes operaciones aéreas motivaron a las autoridades y al presidente de la época, Carlos Ibáñez del Campo, a designar una comisión para estudiar la ubicación de un nuevo aeropuerto.

He aquí la nota dejada por el filántropo:

"He depositado hoy día en el National City Bank of New York quinientos mil dólares oro americano por cuenta de Su Excelencia Carlos Ibáñez del Campo, Presidente de la República de Chile, cuyo depósito ha sido hecho para llevar a la práctica el plan que el Presidente adopte con fines educacionales en la ciencia aeronáutica. Sírvase notificar al Presidente al respecto."

(Firmado) *Daniel Guggenheim*

La escritura de compraventa de los terrenos, suscrita en el año 1929, dice textualmente:

"...don Manuel Véliz Rodríguez, en representación del Supremo Gobierno, (...) acepta para el Fisco, en los términos relacionados, la propiedad materia de esta compra que se destina a la construcción de un aéreo-puerto público".

Escritura de Compraventa

Tras analizar diferentes alternativas, se decidió adquirir el Fundo Los Cerrillos, terrenos que pertenecían al Obispado de Concepción que los vendió en un millón de pesos de la época, pagando, además la, suma de 150 mil pesos de indemnización por el contrato de arrendamiento.

La propiedad se inscribió en el registro de propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 3639, bajo el número 698 del año 1929.

Aeródromo “Cinco estrellas”

La construcción de Los Cerrillos fue encargada al arquitecto Juan Mena Saavedra, quien en 1930 presentó un proyecto que nunca se materializó y que incluía tantos servicios y sistemas que sus costos sobrepasaban los recursos disponibles.

El proyecto original era de tan alto estándar que, por decirlo así, sería un aeropuerto “cinco estrellas”, un modelo único en Sudamérica que incluía un hotel, una biblioteca, un salón, sala de lectura y hasta una flamante pista de carrera de autos que permitiría reunir fondos para la mantención del aeropuerto.

El profesional a cargo de diseñarlo pensó hasta en los más mínimos detalles, considerando la construcción de andenes con el fin de proteger a los pasajeros durante las maniobras de embarque y

desembarque. Las dimensiones de esos andenes eran tan grandes que permitirían, incluso, estacionar aeronaves bajo techo.

El proyecto, finalmente, fue modificado por el arquitecto Adolfo Ruiz Jofré, quien fue designado por el Comodoro Arturo Merino Benítez para estudiar los planos definitivos de Los Cerrillos.



Oscar Medina Rojas

Filatelista

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Las madrinas sostienen las cintas, mientras el Capellán Mayor de Carabineros, Monseñor Canning lee el correspondiente pastoral instituido en 1924, al bendecir las aeronaves.

RECUERDO DEL BAUTIZO DE DOS AVIONES DEL CLUB AÉREO DE CARABINEROS

Horas antes del mediodía de 24 de junio de 1950, en el sector de hangares del ya desaparecido Aeropuerto “Los Cerrillos”, tuvo lugar una significativa ceremonia. El Club Aéreo de Carabineros, que el 16 de junio había estado de aniversario, celebraba ese día su segundo año de vida y lo hacía en grande, con el bautizo de dos aviones, fruto del esfuerzo de aviadores y socios del Club que habían trabajado con denuedo para lograr mantener en pie a la joven institución.



Cessna 170 del Club Aéreo de Carabineros

En la línea de vuelo lucían majestuosa estampa dos aviones que serían bautizados ese día; se trataba del Cessna 170, cuadriplaza, adquirido en los EE. UU. Y traído al país en vuelo por los pilotos capitán Mauricio von Teuber y el mayor Guillermo Fuentes Besoain el año anterior. Le acompañaba un pequeño Aeronca, que se había comprado hacía poco al aviador Aladino Azzari.

Los aviones llevarían los nombres de dos mártires aéreos de Carabineros. El Cessna 170 recibiría el nombre de “René Barrera”, en homenaje al teniente, socio del Club, que cayó con su avión Cessna 140, en cabo Arussi, Colombia, cuando se traían en vuelo los dos primeros aviones del Club. El accidente tuvo lugar el 14 de agosto de 1949. Su cuerpo nunca fue hallado y sólo restos de uniforme y partes del avión fueron traídos años más tarde para recordar su memoria, los que se hallan enterrados bajo la lápida que recuerda este hecho a la entrada de la hoy Prefectura Aeropolicial.

El Aeronca, sería bautizado con el nombre de “Nolberto Núñez”, en honor al teniente Nolberto Núñez Gajardo, quien el 19 de abril de 1949, había resultado herido de gravedad mientras inspeccionaba un arma de fuego automática en la Tenencia Puerto Octay, donde servía, la que le impactó de lleno en su mano derecha, ocasionándole severas lesiones que incluso le llevarían a perder los dedos.

Activadas las alarmas, a una petición de Carabineros, la Fuerza Aérea de Chile dispuso el envío a Osorno del avión N.A. 205 del Grupo de transporte de Los Cerrillos, al mando del Teniente 2° FACH Mario Arriagada Mora, quien era ayudante del Comandante en Jefe y estaba ampliamente capacitado para cumplir una misión de esta naturaleza.



El Teniente 2° Mario Arriagada, falleció el 19 de abril de 1949 en una misión de rescate de un carabinero herido.
(Fotografía: Alejandro Mihovilovich)

Desafortunadamente, debido al mal tiempo, su última comunicación se recibió a la cuadra de Temuco. Ya en horas de la noche, hubo un llamado del aviador en que manifestaba que por una falla debía abandonar el avión, lanzándose en paracaídas con su acompañante. Fue lo último que se supo del avión y sus tripulantes. De madrugada se inició un amplio operativo que no tuvo resultados, sin que hasta la fecha se haya podido ubicar los restos del avión y sus tripulantes.

El Capellán Mayor de Carabineros, Monseñor Guillermo Canning, efectuó una misa de campaña, en la que se recordaron ambos hechos y luego procedió efectuar el bautizo de las aeronaves. Actuaron como

madrinas, las señoras de las autoridades presentes, dando solemnidad al acto la presencia del Orfeón Nacional de Carabineros y el Coro Polifónico de la Escuela de Carabineros.

Luego se sirvió un cóctel en el que el capitán Mauricio von Teuber, presidente y primer instructor del Club, hizo una semblanza del arduo trabajo realizado para lograr contar a esa fecha con las máquinas que en ese momento constituían la línea de vuelo del Club y agradeció a los socios por sus sacrificios por mantener en alto el buen espíritu de la institución.

A continuación, el Capitán von Teuber invitó a autoridades y asociados del club a una tarde recreativa de vuelos populares, hecho que fue bastante bien recibido, especialmente por los socios y sus familias que habían acudido a esta ceremonia, oportunidad en la que muchos volarían por primera vez.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

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 siempre necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Sr.

NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Apreciado señor director, comienzo agradeciendo el envío de la muy completa y entretenida revista Aerohistoria, que hoy domingo he leído con gran interés.

¿Qué sería de la humanidad si todos nos conformamos con el mínimo esfuerzo?

Al leer los contenidos de esta revista, pienso en lo mucho que nuestro país le debe a la visión estratégica, fuerza y perseverancia de dos militares hermanados por las alas y el amor a la patria.

El Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador de nuestra Fuerza Aérea, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de LAN. El general Carlos Ibáñez del Campo, impulsor de la obra del Comodoro Merino Benítez dando el soporte legal, de pistas y aeropuertos para unir los caminos del aire.

Sin la obra de estos gigantes no habría llegado apoyo a los que sufrirían por el terremoto de Chillán y hace 60 años por el terremoto en Valdivia y el sur del país. Heroica la participación de la Fuerza Aérea en la operación Riñihue 1960, así lo destaca el presidente Alessandri.

Otro aviador que gracias a este medio conozco algo de su vida y entrega, el teniente Benjamín Matienzo, valiente y heroico aviador argentino.

La fábrica Curtiss y otros. Mirando la historia con ojos de fe, nada escapa al querer de Dios y es Dios que permitió esta dupla patriótica por el bien del país. Merecidamente el aeropuerto de Santiago se llama Comodoro Arturo Merino Benítez y el de Punta Arenas, General Carlos Ibáñez del Campo.

Un afectuoso abrazo.

Celestino Higor

Estimado Norberto,

Espero que tanto tú, como los colegas y amigos del Instituto, se encuentren bien, frente a este mal sueño de la pandemia Covid-19.

Por aquí, por suerte, estamos sobrellevando este sobresalto sin mayores consecuencias.

Pero el interés de mi mensaje es felicitarles por la calidad de la revista Aerohistoria, de la que recibimos el último número recientemente.

No solo sobresale por la excelencia en su presentación, sino también por sus contenidos.

En este último número destacamos la nota sobre Matienzo, de nuestro colega y amigo Eloy Martin, por su minuciosidad y completitud. Se hace difícil agregar algo más sobre Matienzo después de este artículo.

Nos atrajo también la inclusión de enlaces a libros y publicaciones de gran interés, en versión digital. Agradecemos que hayas puesto publicaciones uruguayas, como Alas y la Gaceta.

No sé si tendrán el último número de la Gaceta (Nº 45, 2019). Si les interesa incluirlo en las próximas revistas les enviaremos la versión en formato pdf.

También tenemos versiones digitales de publicaciones de nuestra academia sobre precursores uruguayos, ya totalmente agotadas, que pueden ser de interés para los entusiastas de la historia aeronáutica oriental y que, por supuesto, quedan a tu entera disposición.

Fuerte abrazo (virtual y no viral)

Gustavo Necco Carlomagno

Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

EXCELENTE su publicación, y los felicito por sacarla a pesar de las condiciones actuales, realmente loable.

Atte,

[Corina Barrera Capot](#)
[Sección Museología](#)
[Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio](#)
[Dirección General de Aeronáutica Civil](#)



MISION AERONAUTICA Y ESPACIAL COLOMBIANA **MAEC**
Miembro de la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial
CIJEDAE - Lima - Perú

Santafé de Bogotá D.C. Mayo 12 del 2020

Doctor Norberto Traub G.
Presidente Instituto de Investigaciones
Históricas Aeronáuticas de Chile.

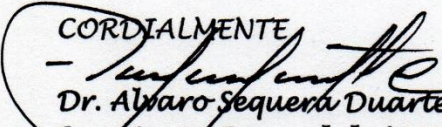
He recibido con agrado el último número de tu afamada Revista del mes de Abril del presente, la cual como siempre es orgullo de tu Instituto, con la dedicación y holística de mantener informados a la inmensa minoría de lectores de la Historia aeronáutica de nuestra Región y en especial de America Latina.

Con el artículo de la Galería de Hombres y hechos destacados, al igual que el resto de importante comentarios alegóricos, nos documenta y enriquece con los momentos trascendentales de la Historia de la Aviación.

Como siempre recibe mi afecto y mi admiración por la dedicación en la factura de esta Revista Aeronautica.

Mis felicitaciones y Parabienes para todos los Miembros de esa gran Institución de la cual me honro formar parte activa.

CORDIALMENTE


Dr. Alvaro Sequera Duarte
Secretario General de MAEC.

Magister Aeroespacial Msc y PhD
Miembro Correspondiente de IIHAC



COLOMBIA
Calle 39 No. 14-62
Tel. 285 49 00
Fax: 245 32 49
P.O. Box. 151039
Santafé de Bogotá

AVIATION TRAINING CENTER
E-Mail: Cei daep @colomsat.net.co

USA
46 Bechstein Drive
Matawan N. J.
Fax: (732) 5662302



Santiago, mayo 2020.

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Presente

Estimado Norberto

Junto con saludar muy cordialmente a usted, quisiera expresar en nombre de las mujeres y hombres de nuestra institución y muy particularmente en el mío propio, los más sinceros agradecimientos por el saludo y palabras de reconocimiento hacia mi padre, Comodoro Arturo Merino Benítez, hombre al cual recordaremos siempre por su visión, valor, entereza y pasión aeronáutica, cualidades que lo llevaron a ser el fundador de lo que hoy es nuestra apreciada y querida Fuerza Aérea de Chile, y que como retribución a su esfuerzo y sacrificio, es que cada aviador militar tiene el compromiso de demostrar lealmente su profesionalismo para ser mejores cada día, con la finalidad de servir a nuestra patria cuando ella nos requiera.

Hoy, nos encontramos haciendo frente a esta crisis sanitaria, pero tengo la confianza y anhelo que en un futuro próximo, saldremos con fuerza de esta situación crítica que vivimos los chilenos, con la esperanza de retomar nuestro diario vivir y esperando así, próximamente, homenajear al prócer de nuestra aviación.

Finalmente, quisiera aprovechar esta grata oportunidad, para reiterar mis agradecimientos a usted y a los integrantes de dicho instituto por su permanente apoyo y amistad.

Arturo Merino
Merino
ARTURO MERINO NÚÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE



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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

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).



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

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.

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Antonio Segovia Rentería
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín Rivelli
Héctor Alarcón Carrasco
Oscar Medina Rojas
Teomar Benito Ceretta

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
 Emergency Products

Grisolia y Cía. Limitada
 Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

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