

TRAVESÍAS AÉREAS DE LOS ANDES

Aviación pionera en Argentina y Chile

Al igual que en Francia, la aviación argentina nace sobre la base de un Aero Club que se inicia con las románticas ascensiones de los globos aerostáticos y más tarde, debido a los conocimientos técnicos y al desprendimiento de sus asociados, se manifiesta la capacidad de poder integrar ese valioso material de vuelo a la recién creada Escuela de Aviación Militar integrándose además varios de ellos como instructores de la naciente Escuela.

El primer vuelo homologado de un más pesado que el aire tiene lugar en Buenos aires del 6 de febrero de 1910 y fue realizado por el aviador francés Enrique Brégi en un Voisin de 60 HP. Ese fue el inicio, pero luego en todas estas actividades resalta el nombre del pionero Jorge Newbery, quien el 20 de junio de 1910 recibe su brevet de piloto aviador. Sólo mencionar que su diploma llevó el número uno, da una somera imagen de su proyección en el devenir aeronáutico de su país.¹

A fines de 1908, dos chilenos se alistan en una escuela que funcionaba en Mourmelon le Grand, cerca de Reims, en Francia, donde reciben instrucción por parte de los hermanos Gabriel y Carlos Voisin. Ellos fueron Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello. Cada uno adquiere un avión Voisin, con los cuales participan en varios concursos a contar de 1909, cuando reciben sus brevets, desarrollando una singular carrera aérea en el viejo continente.

Entretanto en Chile la aviación nace un 21 de agosto de 1910, cuando el francés avecindado en nuestro país César Copetta realiza el primer vuelo en la chacra Valparaíso. También, al igual que en Argentina, en un Voisin pero con motor Gnome de 50 HP, dando inicio a la actividad aérea en el país.

Ese mismo año el Comandante Pedro Pablo Dartnell emite desde Francia un extenso informe que más tarde será conocido con su nombre y en el que propone las primeras directrices para la creación de la aviación militar.

En 1911 el Ejército, envía a Francia a los tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín a estudiar aviación a la escuela de Luis Bleriot, obteniendo ambos su brevet en julio de 1911. Más tarde Ávalos será la pieza fundamental para la compra de aviones que se inicia con un Bleriot de 50 HP, que será conocido como “Manuel Rodríguez”.²

En la parte civil los primeros aviadores nacen del club ciclista Estrella de Chile, quienes en distintas fechas viajaron a Francia a conseguir su brevet. El primero de ellos fue Luis Alberto Acevedo, quien tuvo poca fortuna y sólo voló durante un año, convirtiéndose en la primera víctima de la aviación nacional.

¹ Zuloaga, Ángel María La Victoria de las Alas, Librería y Editorial El Ateneo, Buenos aires, Argentina, 1948.

² Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950

El segundo fue Clodomiro Figueroa, quien tendrá una larga carrera en la aviación civil, logrando triunfos y fracasos sólo superados por su arrojo y temeridad tras los mandos de sus aviones, algunos de los cuales él mismo construía.³

Newbery y el sueño del Cruce

Es el globonauta y aviador argentino Jorge Newbery, quien viendo que ya no había logros meritorios que conquistar, concibe la idea de atravesar la cordillera de los Andes por el aire. Fue uno de los grandes pioneros de la aviación de su país. Sus inicios en el arte del vuelo allá por 1907, tienen reminiscencias de elevaciones en el mítico globo “Pampero”, el mismo en el que más tarde se perdería para siempre su hermano Eduardo y un acompañante, mientras volaban sobre el Atlántico.

A principios de enero de 1908 funda el Aero Club Argentino junto a otros vanguardistas como él. En marzo de 1910, volando un Farman, obtiene su brevet de piloto aviador. Más tarde será Director Técnico e instructor de vuelo de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar.⁴

A fines de 1908 se dirige a Chile con el fin de participar en 4º Congreso Científico Latinoamericano, situación que le permite conocer la difícil topografía de la cordillera de los Andes.

A su regreso ya posee una visión más acabada de ella; la observa, toma notas, la estudia dentro de lo que puede. Todavía el ferrocarril transandino no atraviesa el límite internacional. Será recién en abril de 1910 cuando los viajeros dejarán de cruzar la cumbre a lomo de mula.

Newbery volverá a Chile en septiembre de 1910, oportunidad en que realiza un vuelo en globo, alcanzando hasta la laguna de Batuco, al norte de la capital. En 1911, a bordo de una máquina del transandino realiza estudios más acabados de los vientos, temperatura y del clima en general. Ya ha cambiado su concepción sobre el cruce aéreo de los Andes. Ya no piensa hacerlo en globo sino en un aparato más pesado que el aire y para eso comienza a prepararse.⁵

En enero de 1914 regresa a Buenos Aires después de un viaje a Francia. Trae dos motores de 80 HP para acondicionar el que obtenga mejores resultados en su Morane Saulnier, el que además cuenta con las últimas tecnologías de la época. Servirá para el cruce, pero primero habrá de realizar nuevas prácticas de vuelo esperando la fecha propicia para dar curso a su proyecto. En una entrevista, cuando un periodista le pregunta si pensaba cruzar por el sur, donde el macizo pierde altura, el aviador respondió que le interesaba seguir la ruta histórica de San Martín y su Ejército Libertador.

Y es que ésa era la ruta que interesaba a aviadores argentinos y chilenos, porque si el avión volaba, había que sacarle el máximo de provecho. Eso es lo que hace este

³ Alarcón Carrasco, Héctor. El aviador inmortal, Ed. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile Santiago, Chile, 2003.

⁴ Domínguez Kock, Santos Ingeniero Jorge Newbery padre de la patria aeroespacial.(Opúsculo) Impresos Dunken, Buenos Aires, Argentina, 1999.

⁵ Alarcón Carrasco, Héctor Visión chilena del insigne aviador Jorge Newbery, (artículo inédito), presentado en la ceremonia oficial de celebración de los 130 años de su nacimiento en Buenos Aires, Mayo 2004.

aviador el 10 de febrero de 1914, quien intentando batir el récord sudamericano de altura logra alcanzar los 6.225 metros, batiendo el récord mundial de la especialidad. El 1 de marzo de ese año Newbery se encuentra en Mendoza a la espera de la llegada de su avión, con el fin de hacer los primeros vuelos de prueba para la travesía de los Andes. A pedido de unas damas amigas, decide volar esa tarde en el Morane del aviador Pablo Teodoro Fels.

Es un vuelo de distracción, algo sin importancia. El aviador se eleva acompañado del aviador civil Benjamín Jiménez Lastra y ya en el aire realiza una serie de evoluciones con las que demuestra pleno dominio de la máquina. Lamentablemente al momento del aterrizaje se produce un vuelco inevitable que termina con el avión destrozado, Newbery fallecido y su acompañante con lesiones menores.

Allí concluye el sueño del gran aviador que tenía todas las prerrogativas para realizar la gran hazaña, para realizar el sueño de todos los aviadores de esta parte del continente, con el propósito de dar gloria y acrecentar el prestigio aeronáutico de su país.⁶

Clodomiro Figueroa Ponce

Figueroa, más conocido como “Don Cloro” fue el aviador nacional de mayor popularidad. El hombre que realizó el primer vuelo a Valparaíso sin escalas, para demostrar que un chileno podía hacer en el aire lo mismo o más que un extranjero y fue también el primero que intentó realizar la conquista de los Andes.

En diciembre de 1913 con su avión “Valparaíso”, un Bleriot de 80 HP, quiso elevarse a la gloria, impulsado por una prensa que estimulaba todos sus vuelos y por una ciudadanía que confiaba plenamente en su pericia como aviador.

Sus intentos por sobrepasar la cumbre fueron estériles, no obstante haber desarrollado un buen sistema logístico y meteorológico, que le permitió realizar tres intentos en una semana, en el que colaboraron miembros del Aero Club de Chile y del Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza, aparte de familiares y amigos.

El fiel “Valparaíso” con su motor acelerado a fondo no pudo alcanzar la altura necesaria y la cordillera continuó impertérrita, inmutable, esperando ser conquistada por algún otro valiente tras los mandos de un avión.

No obstante los vanos intentos, su particular iniciativa originó que el Diputado Héctor Arancibia Lazo presentara una moción que pronto se convirtió en Ley, aprobando los estímulos de una medalla y un premio en dinero de \$ 20.000 al aviador que lograra atravesar por primera vez la cordillera entre los paralelos 31° y 35° de latitud sur, es decir entre La Serena y Linares, aproximadamente.

Luego de largos debates, el premio, que estaría vacante por varios años, fue aumentado a la suma de cincuenta mil pesos.⁷

⁶ Guerrero, Alejandro. Jorge Newbery. Emecé Editores, Buenos Aires, Argentina 1999.

⁷ Alarcón Carrasco, Héctor. El Aviador Inmortal. Ed. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, Santiago, Chile 2003.

Alberto Roque Mascías

Este amigo íntimo de Newbery, piloto de esféricos, aviador militar, instructor de aviadores, récord argentino de altura en 1912 en un Bleriot de 50 HP; tuvo una vida aeronáutica llena de virtudes y cualidades.

Tal era su maestría y su reconocimiento como aviador destacado, que cuando solicitó al Aero Club Argentino el avión del extinto Newbery, la entidad no dudó en autorizar su uso para intentar el cruce de la cordillera, misión para la que lo había comprado su original propietario.

El día 21 de marzo de 1914, a las 6:12 horas, inició su solitario vuelo que debía llevarlo a dar el gran salto. Sin embargo, luego de un difícil recorrido de 13 minutos, un viento arrachado estrelló el avión mucho antes de lograr su empresa, salvándose milagrosamente y quedando el avión con ligeros desperfectos.

Mascías había proyectado hacer un nuevo intento en el mes de julio, pero el estallido de la Gran Guerra, vino a postergar indefinidamente el vuelo, el cual nunca se realizó.⁸

Bradley y Zuloaga

Los argentinos Eduardo Bradley y el teniente 1º Ángel María Zuloaga eran unos enamorados de las alturas. Ambos tenían sus brevet de piloto de globos aerostáticos. En abril de 1915 comparten un vuelo de altura y luego nace la idea de trasmontar los Andes en globo.

Veinteañeros, decididos y arriesgados en sus vuelos, se sienten apoyados por los estudios que realizara el ya extinto Jorge Newbery. Con el propósito de cumplir su hazaña, son enviados como integrantes de la delegación del Aero Club Argentino a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, que tiene lugar en Chile en marzo de 1916, para cuyo efecto se trasladan vía transandino con los esféricos “Eduardo Newbery” de 2200 metros cúbicos, para la travesía definitiva y el “Teniente Origone” de 1600 metros cúbicos, para vuelos de práctica.

Luego de terminada la Conferencia, ambos globonautas con su equipo se quedan en Chile para dar el gran salto.

Sin embargo diversos contratiempos retrasan el vuelo. Hay problemas con el gas que no reúne las cualidades necesarias, por lo que la estadía se prolonga hasta el mes de junio, cuando ya el Aero Club de la nación hermana reclamaba, no sólo el regreso de los aeronautas, sino también de los globos y el equipo empleado para la empresa.⁹

⁸ Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. (Opúsculo) Alberto Roque Mascías, el olvidado, sin pié de imprenta, Buenos Aires, Argentina. 1977

⁹ Alarcón Carrasco, Héctor. Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana (artículo) en Boletín Anual N° 5 Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago, Chile, 2006.

Varios intentos fallidos no desaniman a los pioneros y es así como finalmente el día 24 de junio a las 8:30 horas, emprenden el vuelo definitivo hacia las alturas de los nevados picachos. A los 6.500 metros deben hacer uso de oxígeno y poco más arriba una corriente huracanada los lleva en línea recta al lado argentino. Pero no es todo, los vientos cordilleranos y los nevados cerca de la barquilla hacen botar todo el lastre. Cuando ya no queda nada deben lanzar al vacío las provisiones, un revólver y los valiosos instrumentos científicos que registraron la travesía, dejando sólo el barógrafo sellado por las autoridades del Aero Club chileno. Luego de tres horas y media de vuelo finalmente pudieron malamente aterrizar en las cercanías de Uspallata, siendo socorridos por personal de una mina cercana al lugar.

Invitados oficialmente por el Gobierno chileno, ambos aeronautas regresaron por el transandino a Santiago, donde fueron agasajados por la sociedad santiaguina y el Aero Club, que los designó miembros honorarios. En una significativa ceremonia el Presidente de la República don Juan Luis Sanfuentes les entregó la Medalla al Mérito de 1.^a Clase.¹⁰

Como un gesto de reconocimiento a las atenciones recibidas y de estímulo por parte del Aero Club Argentino, los globonautas dejaron en Chile el globo “Teniente Origone”, en el cual los miembros del Aero Club de Chile pudieron más tarde realizar vuelos de instrucción para sus socios.

Fueron los primeros en ver la cordillera desde el aire, pero se trató de un vuelo inestable, por lo que la lucha del cruce en avión por las altas cumbres seguía siendo una tarea pendiente para los aviadores que quisieran intentarlo.

Pedro Leandro Zanni

El Morane de Newbery, que sirviera para el intento de Mascías, había sido convenientemente reparado y se hallaba de nuevo bajo protección del Aero Club Argentino, listo para iniciar un nuevo vuelo hacia el oeste, bajo los mandos de un experto aviador que pudiera llevarlo a la cima y a la victoria sobre el macizo andino.

Entre los pilotos militares argentinos hay uno que se ha distinguido por sus vuelos de distancia. Se trata del teniente Pedro Zanni, el piloto que más se había destacado por su tesonero trabajo en las maniobras desarrolladas en 1914, como integrante de la Escuadrilla Azul, junto al teniente 1° Alfredo Agneta en un monoplano Nieuport de 100 HP, totalizando más de 10 horas en vuelos de reconocimiento.

Más tarde se le designa para el vuelo de mayor importancia emprendido por la Aviación Militar Argentina: el raid El Palomar - Villa Mercedes, tramo que cumplió con una hora y veinte minutos de anticipación al plazo estipulado para su desarrollo, luego de haberse visto asediado por la lluvia y el viento, que casi le hacen desistir de su cometido.

De regreso voló por la pampa, por lugares donde nunca antes había volado un aeroplano, llegando a la Escuela luego de realizar un periplo de 1.613 kilómetros.

¹⁰ Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950.

Bradley, Eduardo La travesía de los Andes en Globo Imp. Jacobo Peuser, Buenos Aires, Argentina, 1917.

Toda una odisea del joven aviador, que se hacía acreedor de los récords sudamericanos de duración, distancia y velocidad.

En 1916 participa en la Gran Carrera Aérea del Centenario, que se realizó entre El Palomar y Mendoza y en la que además participaron aviadores uruguayos, argentinos y chilenos, llegando en segundo lugar a la meta que fue ganada por el uruguayo Cesáreo Berisso.

No son pocos los pergaminos de este aviador militar y es por eso que se le autoriza para que se dirija a Mendoza, donde efectúa algunos vuelos de práctica, teniendo un descenso forzoso en Chacras de Coria, que casi le cuesta la vida.

El 13 de febrero de 1917, a las seis de la mañana Zanni se eleva en busca de la cordillera, pero dos horas más tarde el telégrafo anuncia que ha aterrizado en Punta de Vacas por una falla de motor.

El 19 de febrero a las 5:50 horas nuevamente se eleva en el Morane desde Punta de Vacas, pero un viento huracanado, luego de una lucha sin igual, proyectó el avión sobre la montaña en Zanjón Amarillo, despedazándolo. Los amigos que corrieron al lugar pensaban que el aviador se había matado, ya que este se hallaba sin conocimiento y con algunas heridas en el rostro. Al cabo de un rato se repuso como otras veces en que había sufrido caídas, por lo que desde ese día lo apodaron “el gato”. Sin embargo, pese a su persistencia y tenacidad reconocidas en sus innumerables vuelos, Zanni no realizó nuevos intentos por atravesar la cordillera.¹¹

Luis Cenobio Candelaria

Como se ha dicho, el gran sueño de los aviadores chilenos y argentinos consistía en realizar el cruce de la cordillera entre Santiago y Mendoza o viceversa. Clodomiro Figueroa, que voló en Calama, Victoria, Lautaro, Temuco y otros lugares cercanos a la frontera, donde la cordillera es lo suficientemente baja como para haber hecho un intento, no lo hizo.

Aquello habría sido un triunfo demasiado deslavado para quien había intentado vencer la mole andina de cara a los grandes montes que se ubican precisamente frente a la ciudad de Los Andes.

Pero en el lado argentino hay un joven teniente aviador militar del arma de Ingenieros llamado Luis Candelaria, que sin mayores pergaminos sueña lo mismo que los grandes aviadores. Recién había obtenido su brevet el 18 de septiembre de 1917.

Su gran anhelo era también cruzar la cordillera por Mendoza, pero por ser un aviador sin la experiencia necesaria, se le denegó el permiso.

¹¹ Zuloaga, Ángel María. La Victoria de las Alas. Librería y Editorial El Ateneo, Buenos aires, Argentina, 1948.
Bousquet, Augusto, Ketchian y Rodríguez. Coronel Pedro Zanni.(Opúsculo) Sociedad Argentina de Aerofilatelia, Buenos Aires, Argentina, 2004.

De inmediato pide autorización para trasladarse al sur, con el fin de entrenarse y conocer la región. Se le provee de un Morane Saulnier Parasol de 80 HP, que se hallaba olvidado en un hangar, aeronave que había sido donada a la aviación militar argentina por un grupo de damas mendocinas en 1915.

El 2 de abril de 1918 despegó desde El Palomar, aterrizando en un lugar cercano a Cañuelas. Aquí embarca su avión por ferrocarril y se traslada a la localidad de Zapala. Apoyado por su mecánico Miguel Soriano y los aprendices Valentín y Jiménez, arma su avión, el que es protegido en un hangar portátil llevado expresamente.

Lejos de la civilización y a sólo 130 kilómetros de la frontera con Chile, Zapala no tenía en esos años más importancia que ser punta de rieles con una población de menos de mil habitantes que vieron en el aviador y su máquina voladora un divertimento para sus aburridos días de fin de verano.

Allí Candelaria tiene otra visión de la montaña. Está permanentemente frente a ella. Aunque sea en ese lugar mucho más baja que en Mendoza, el aviador deberá luchar ahora contra otras condiciones de la naturaleza: el viento y el frío son más penetrantes e imprevisibles. Pero sabe que su batalla tendrá un resultado feliz en breve tiempo.

Hace vuelos de prueba, de altura. El mal tiempo juega en su contra, pero finalmente, luego de que el mecánico Soriano logra poner el avión a punto, sale en busca del oeste, en demanda del macizo y de su gloria, la gloria que ha labrado personalmente, con el mínimo apoyo del Ejército.

El día 13 de abril a las 15:30 horas, con los estanques llenos, que incluían 36 litros de aceite de ricino, el Morane enfila al rumbo que había tomado en sus vuelos de prueba. Con vientos que hacen danzar el frágil avión, Candelaria va consultando el mapa que le permite apreciar el avance sostenido de su máquina. Pasado el Lago Aluminé divisa el Lago Galletué, ya en territorio chileno, por lo que avanza prestamente hasta esa formación de agua. Con el volcán Llaima a la vista, comienza a buscar algún centro poblado que le permita tener algún auxilio, ya que el sol comienza a perderse tras la Cordillera de la Costa.

De pronto observa allá abajo las edificaciones de un pequeño caserío y comienza su lento descenso. Cierra llaves de contacto y alimentación del motor, cuando ya el Morane ponía ruedas en un despaseado campo circundado por árboles y el infaltable cerco que desde siempre ha limitado el aterrizaje de emergencia de los aviadores. El vallado rompió la hélice y el avión dio una voltereta quedando invertido. El aviador como pudo se libró de las correas que lo amarraban al aeroplano y se separó de la máquina para palpase algunas partes del cuerpo que le dolían profundamente. Había sangre en la rodilla, pero se sintió inmensamente feliz cuando los primeros campesinos que llegaron a su lado le dijeron que estaba en Cunco, un poblado chileno.¹²

¹² Candelaria, Luis Cenobio. Memoria de la travesía de los Andes en aeroplano. Ed. Compañía Argentina de Tabacos, Buenos Aires. Argentina, 1918.

Candelaria fue acogido con bastante cordialidad por las autoridades civiles y militares de Temuco y Santiago. Hubo admiración y homenajes por el aviador hermano que había cruzado la cordillera volando a 4.000 metros de altura sobre una cordillera que era 1.500 metros más baja que las altas cumbres del centro del país.¹³

Eso sí cabe recordar que el Diario Austral publicó una nota en que se presumía que Candelaria había cruzado la cordillera para efectuar labores de espionaje, la que no obstante su connotación, no tuvo mayor alcance en las esferas gubernamentales. El Aero Club de Chile le ofreció una manifestación, en la que estuvieron presentes el Cónsul Argentino Salvador Nicosía, el Agregado Naval, el directorio del Aero Club, algunos socios y una delegación de nueve oficiales de la Escuela, entre los que destacaba Dagoberto Godoy, de quien Candelaria conocía los preparativos para realizar el cruce cordillerano, por lo que ambos tuvieron oportunidad de charlar sobre el tema.¹⁴

La Aviación Militar Chilena

A mediados de 1917 se adquiere en Argentina un monoplano Morane Saulnier de 80 HP. Se piensa que este avión puede ser la solución para vencer los Andes, pero luego de algunos vuelos de prueba, el teniente Dagoberto Godoy, a quien se entrega la máquina, junto con los mecánicos determinan que no está en condiciones de alcanzar los primeros contrafuertes cordilleranos.

Godoy siguió volando el Morane y en septiembre participó en la “Escuadrilla de Evoluciones”, que estuvo integrada por nueve aviones que se presentaron en la parada militar de Fiestas Patrias.

Debido a la falta de repuestos y a la gran cantidad de aviones fuera de servicio, la Inspección de Aeronáutica dispuso a fines de año suspender los vuelos que no fueran estrictamente necesarios; de esta orden sólo quedó exceptuado Godoy, que continuó con sus prácticas habituales, pero si bien es cierto los vuelos de altura se siguieron realizando en el Morane, nunca fueron tan auspiciosos como para emprender el vuelo definitivo.

No debemos olvidar que se estaba en plena I Guerra Mundial y la mayoría de los aviones que circulaban en Sudamérica eran modelos anteriores a la contienda. Uno de los intentos que hizo Chile para superar la falta de material durante la Guerra fue el envío a España del capitán Arturo Urrutia Villarreal, para que adquiriera material para la construcción de aviones, incluidos diez motores Hispano Suiza.

Las instrucciones eran comprar un Morane Saulnier que transportara 300 a 350 kg de carga contando piloto, pasajero, gasolina y armamento, ya que el aparato se necesitaba “*para la travesía de la cordillera de los Andes*”, de modo que tenía que mantenerse a más de 5.000 metros, por lo menos, durante una hora y media. Sin

¹³ El Teniente Candelaria (artículo) Diario Austral, Temuco, Chile, edición, 23 abril 1918.

¹⁴ El Diario Austral de Temuco, El Mercurio de Santiago, El sur de Concepción, varias ediciones entre el 15 y el 30 de abril de 1918

embargo estas gestiones no prosperaron, debido a los mismos vaivenes de la Guerra, por lo que finalmente no se pudo contar con ese material.¹⁵

Huston y los Bristol

Negociaciones efectuadas por nuestro embajador en Londres Agustín Edwards Mac Clure, para lograr que Inglaterra nos compensara por la retención de varios buques destinados a la Armada nacional con motivo de la Guerra, culminaron con la indemnización a nuestro país con una partida de aviones, hidroaviones y submarinos.

Entre los aviones venían doce monoplanos Bristol M.1C, con motor Le Rhone, de 110 HP, los que fueron destinados a la Escuela de Aeronáutica Militar.

En 1918 se recibieron los primeros, los que llegaron embarcados a Valparaíso y de allí fueron remitidos a Santiago, donde posteriormente serían armados y destinados a instrucción en la Escuela.

Como estos aviones eran desconocidos en el país, se contrató al capitán inglés Víctor Huston, ingeniero, especialista en motores de combustión interna, quien había usado en combate este material en el Frente de Francia.

La llegada de Huston, a quien por contrato se le dio el grado de Mayor de Ejército, provocó una natural expectación en el ámbito de la prensa, que no perdía oportunidad de entrevistar a este personaje que venía desde Europa a dar una nueva concepción a la aeronáutica militar.

A principios de diciembre la revista “Sucesos” efectuó una de estas entrevistas. Cuando ya finalizaba la conversación, el periodista pregunta:

“—¿Se podría intentar con éxito con estos aviones la travesía de los Andes?”

“—Considero que con las grandes cualidades de este moderno material pueden vencerse dificultades aún mayores que las que se tropezarían al llevar a cabo esa empresa.”

Fue suficiente para que la prensa diera a los Bristol todo el mérito de la capacidad industrial británica, aún cuando todavía los aviones no surcaban los cielos santiaguinos.

El primer avión armado tenía los colores ingleses originales y lucía en el timón de cola el número 4988, quedando en condiciones de ser puesto en la línea de vuelo el 19 de noviembre, fecha en que el mayor Huston tomó los mandos e inició un vuelo que se prolongaría por veinte minutos, durante los cuales voló por el sector aledano a Lo Espejo y luego sobre la capital, logrando una velocidad máxima de 190 km por hora y una altura de 1300 metros, efectuando difíciles virajes y otras maniobras, que fueron muy aplaudidas por los aviadores presentes en el aeródromo.

El día 29 de noviembre el avión es volado por Godoy, alcanzando una altura de 1800 metros. Repitió su vuelo el 3 de diciembre, en presencia del Ministro de Guerra Enrique Bermúdez, que había llegado hasta la Escuela para interiorizarse de las

¹⁵ Documentos Archivo Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago.

cualidades de la nueva máquina. Esta vez en un vuelo de 7 minutos se eleva a una altura de 3.800 metros.

El 7 de diciembre es volado por el sargento Filemón Lizana, quien alcanzó los 5.500 metros en media hora. En los días siguientes volaron el capitán Diego Aracena, el teniente Armando Cortínez y los sargentos Alvarado, Ojeda y Rodríguez.

Paralelamente Godoy continuaba con los entrenamientos en el mismo Bristol, ya que era el único armado hasta la fecha. El día martes 10 de diciembre se eleva temprano tratando de horadar el cielo de Lo Espejo con un vuelo de 5.600 metros.

Este vuelo se repite al día siguiente, con muy buenas expectativas. El piloto se siente seguro, decidido, el avión responde sin problemas cuando realiza la trepada. Para dar cumplimiento al sueño, sólo falta superar una burocrática pero necesaria autorización ministerial.

Se autoriza la travesía

El monoplano Bristol era un avión muy rápido y desconocido en el país, una tecnología diferente a la usada desde la creación de la Escuela en 1913. Desde esa fecha sólo aviones franceses habían dominado el concierto aéreo nacional.

La reunión con el Ministro de Guerra, quien debería autorizar la travesía, tuvo lugar el martes 10, y si bien fue distendida, estuvo saturada por el optimismo del coronel y el escepticismo del Ministro. Luego de saludarlo, el coronel le da a conocer el plan de vuelo Santiago-Mendoza y la urgencia de hacerla.

El Ministro Bermúdez, tratando de hacer valer argumentos negativos pregunta: “¿Y si se mata el piloto, coronel?”.

“Muerto queda, señor Ministro”, respondió Dartnell, agregando que se hacía responsable de cualquier situación que sucediera durante el vuelo.

Ante tan categóricas declaraciones, el Ministro le dijo: “Si hay tanta seguridad, si estima Ud. que el vuelo se efectuará sobre la base de antecedentes verdaderamente matemáticos, cuente Ud. con el permiso solicitado”.

Luego en una corta charla se acordaron algunos detalles de la travesía, entre los cuales se habló de no dar a conocer los preparativos a la prensa y a nadie que no estuviera involucrado en ese proceso. Luego Dartnell se retiró de la oficina del ministro.

Aunque se trataba de un avión militar, iría sin armas, lo mismo el piloto, por lo que no se consideró necesario solicitar autorización a la Argentina para que el avión entrara en vuelo a su territorio. Por lo demás Candelaria tampoco había solicitado autorización para su raid Zapala-Cunco y si bien el tema de las libertades del aire había sido tratado en la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, realizada en Santiago en 1916, nada se había legislado sobre la materia.

Según recordaba Godoy años más tarde, el 11 de diciembre, alrededor de las cuatro de la tarde se encontraba en los pasillos del Ministerio de Guerra, cuando fue abordado por el capitán Manuel Aguirre, ayudante del coronel Dartnell, quien le dijo:

“-¡Hombre! Godoy: Mi coronel anda como loco buscándolo. Ya le tiene conseguido el permiso del Gobierno para que le haga punta a cruzar los Andes”.

Minutos más tarde se entrevistaba con el coronel, quien le comunicó que el permiso estaba concedido y sólo debían acordar la fecha de partida:

“-Partiré en cuanto se me ordene hacerlo –afirmó Godoy.

“-De acuerdo. ¿Cuándo estaría usted pronto?”

“-Mañana por la mañana. Esta noche. Esta misma madrugada.

“-Entonces será esta madrugada. Tiene el tiempo justo para despachar sus asuntos. Y guárdeme el secreto. Este es un asunto que sólo está entre nosotros (los militares) y el Ministro don Enrique Bermúdez. ¡Ni siquiera lo sabe el Presidente, y ojalá que la noticia le llegue a don Juan Luis después de su éxito!”¹⁶

La actividad en torno al avión fue febril. Prácticamente quedaba sólo el tiempo necesario para revisar la aeronave. Ese día Huston y sus hombres trabajaron hasta las diez de la noche en el aeroplano, con el fin de dejarlo en las mejores condiciones para la realización de la magna proeza.

El decolaje

Godoy permaneció en el casino departiendo con algunos oficiales. Arregló un pequeño mapa y corrigió su brújula. Antes había verificado que el avión tuviera el combustible necesario y se fue a dormir.

Al día siguiente las actividades se iniciaron a las tres de la mañana, hora en que el Mayor Lira, Huston y los mecánicos comenzaron la última revisión del Bristol N° 4988. A las 3:10 el comandante Carlos Lira Quintanilla, director de la Escuela, personalmente llegó hasta el dormitorio del aviador, quien entre sueños sintió su voz:

“¡Godoy, arriba!”. Se vistió rápidamente. Salió al aeródromo. Junto al hangar un círculo de luz: El Bristol lucía su esplendorosa figura en medio de la placidez de la noche.

Godoy llegó poco más de una hora más tarde a recibir las últimas y precisas instrucciones de Huston. A continuación se dirigió a los comedores donde pidió una taza de leche tibia con un par de tostadas.

Luego recogió la gorra blanca nueva que había comprado para la ocasión y se dirigió al lugar donde aguardaba el avión, que estaba rodeado por oficiales y mecánicos.

Tal como lo había pedido el Ministro, no había prensa ni fotógrafos que dejaran un recuerdo del histórico momento del decolaje. El pequeño aviador se instaló en el asiento de la máquina aérea, hizo partir el motor y luego de algunos minutos cortó la chispa, gritando:

¹⁶ Revista Ercilla, 8 de diciembre de 1943.

“Voy a probar el motor y si está bien...”

Fue lo último que le escucharon decir, antes de que, tras una corta carrera, el avión iniciara su despegue.

El Bristol se fue elevando en espiral hasta una altura aproximada de cuatro mil metros y luego tomó dirección hacia el cerro San Ramón.

Media hora más tarde el pequeño avión desaparecía tragado por las alturas del Tupungato. No habría retorno, el vuelo ya se había decidido. En su asiento Godoy, sin calefacción y sin oxígeno, con el pecho cubierto con papel de diario, comenzaba a sentir los rigores del frío y de la altura. Sin embargo se sentía seguro.

Cuando inició el vuelo iba tranquilo, sereno, pensando que de su seguridad dependería el éxito de la empresa. Por fin se cumpliría su viejo sueño de ver las cumbres nevadas desde la altura. Su preocupación constante eran la brújula, el altímetro, la bomba de aceite y las revoluciones del motor.

A los cinco mil metros, se hallaba sobre un mundo desconocido. El Tupungato a la derecha semejaba una enorme estructura que miraba al espacio, asediada por cientos de quebradas y picachos nevados que se elevaban hacia las alturas cincelandos el viento cordillerano que se había encargado de disolver cualquier amenaza de nubarrones, pero que le golpeaba insistentemente el rostro y el pecho. Su tenida de servicio y su capote le servían de escudo contra el helado e impetuoso viento cordillerano que se colaba por todos los rincones del avión.

Más allá del límite el paisaje cambiaba abruptamente. El Bristol se desplazaba entre 180 y 190 kilómetros por hora, habiendo logrado una altura máxima de 6.300 metros. Se acercaba con gran rapidez el fin de su vuelo.

Pasada la frontera se hace necesario aminorar un poco la marcha e iniciar el descenso. Ya la cordillera en su máxima altivez ha sido batida y el solitario aviador necesita comenzar a ubicarse en el pequeño plano que lleva consigo. La línea del ferrocarril transandino y los pequeños poblados cordilleranos indican que ya se acerca el pedemonte y que la cordillera poco a poco va quedando atrás.

Godoy recuerda su paso por este mismo sector cuando era cadete de la Escuela Militar, allá por el lejano año de 1910. Eran otros tiempos y él iba a rendir homenaje a las autoridades transandinas con su equipo de infantería. En 1916 volvió a pasar por estos picachos cordilleranos, pero en el tren iban los aviones en los que volaría con sus compañeros en El Palomar y otros escenarios.

Ya sobre suelo argentino, sólo faltaba lo más difícil: aterrizar. Y había que hacerlo en el lugar presupuestado. Pero al momento de reducir motor, este comenzó a ratear y a los segundos se detuvo por completo, colocando una nota de inseguridad en la maniobra.

Con los conocimientos que tenía el aviador pudo percatarse que la bomba automática no funcionaba, por lo que no llegaba bencina al carburador. Con su calma habitual hizo trabajar la bomba de mano y a los pocos segundos el motor partía nuevamente.

Ya estaba listo para iniciar el descenso, por lo que disminuyó el gas y comenzó a perder altura, pero junto con hacerlo, el avión fue sacudido por una gran turbulencia que duró unos cuatro minutos durante los que se hizo necesario acudir a toda su pericia de aviador para mantener la máquina en vuelo. Más tarde sabría que la turbulencia eran los restos de un temporal que había azotado el lado argentino unas horas antes.

Luego de recuperar el avión siguió un curso de agua que supuso sería el río Mendoza, lo que resultó cierto. Minutos más tarde pudo divisar a lo lejos, entre los últimos cerros, la población de Mendoza, que aparecía entre la bruma que a esa hora semicubría la ciudad.¹⁷

Debido a la neblina, le fue imposible encontrar Los Tamarindos y luego de hacer varias pasadas sobre la ciudad, redujo motor y descendió planeando hacia el Este hasta encontrar un campo más o menos parejo donde decidió aterrizar por falta de combustible. Así recordaría años más tarde este crucial momento:

“Pero no me sentí perdido. Me dije: Mendoza tiene que estar allá, y allá fui, orientándome casi a ciegas. No me equivoqué. 15 minutos más tarde –A las 6.45 de la mañana divisé unos pequeños rectángulos desiguales”.

“¡Eran las primeras casas! Ya tenía un punto para guiarme. Pero la aguja del estanque de bencina señalaba “vacío”. Ya no quedaba nada de combustible.

“6.50 Horas. Las calles se poblaron de curiosos, cara al cielo, contemplando el desconocido avión que les llegaba de visita. Sin bencina el Bristol descendía cada vez más. Pasaba al ras de los techos, casi tocándolos. ¿Qué hacer? Sólo buscar un sitio donde aterrizar. No lo divisaba en ninguna parte y comprendí que todas las piruetas del planeo tendrían que terminar alguna vez y bruscamente. Ya estaba a sólo dos o tres metros de las casas, cuando pude ver, hacia el noroeste un potrero llano. Era Campo Amarillo. Hacia allá dirigí el Bristol, como cojeando, cayendo y levantándose en el aire”.

“No había ni era tiempo para titubeos. Había que adoptar una resolución definitiva y lo hice. Venga lo que venga, me dije, y sentí la máquina. ¡Pobre y querido Bristol de 110! Había sido un magnífico compañero en la aventura lograda. De entre los hierros retorcidos y algo humeantes con sólo una pequeña contusión en la nariz emergí asombrando a los gauchos que pastoreaban el campo.

‘¿De dónde viene Ud.?’ , preguntaron.

Grité: ‘¡De Chile, de Chile, Viva Chile!’ . Todos me acompañaron en los vivas y repartí y me sometí a los abrazos, palmoteos, apretujones cordiales. Regalé mi reloj, le di a otro una botellita de ginger-ale con coñac que me habían dado antes de partir, la que fue bebida a mi salud. Ya llegaba, en esos momentos gente de la ciudad, jefes militares, autoridades civiles y más tarde niños de las escuelas rurales con banderitas chilenas de papel. Algo simple y hermoso.

El corazón se me ensanchaba en el pecho. Sólo podía decir ‘¡Viva Chile!’.

*Grité de nuevo cuando llegó el auto de don Héctor Mackern, un estanciero mitad gringo y mitad gaucho, que me condujo a la ciudad”.*¹⁸

¹⁷ Alarcón Carrasco, Héctor. Cónдор de los Andes, Novum Editorial, Santiago, Chile, 2010.

¹⁸ Nota personal del aviador, Archivo Dagoberto Godoy Lisboa.

El Bristol M.1C, era un Caza monoplaza del año 1917, conocido como “Bullet” por su velocidad. No fue muy apreciado por los aviadores ingleses, acostumbrados a los lentos biplanos, con los cuales se podían lograr aterrizajes de emergencia en mejores condiciones que con este avión demasiado rápido para maniobrar. Construido por la British & Colonial Aeroplane Co. Ltd., usaba un motor Le Rhône 9J rotativo, de 110 CV. Tenía una envergadura: 9,37 m., longitud: 6,24 m. y una altura: 2,37 m. Podía soportar un peso de 611 kg. al despegue, su velocidad máxima era de 209,2 kmts. y su autonomía de vuelo era de 1 hora y 45 minutos. Contaba además con una nacela para llevar una ametralladora.¹⁹

Teniente Armando Cortínez Mujica

El 5 de abril (1919), fecha imborrable para chilenos y argentinos, nuevamente la aviación militar es el centro de atención de la prensa y la ciudadanía. Temprano se supo que un aviador militar había salido con destino a Mendoza en un vuelo que había resultado glorioso. El aviador era el teniente Armando Cortínez Mujica, quien en un arranque de patriotismo había decidido hacer el vuelo en el avión Bristol M.1C N° 4987 de 110 HP, sin contar con ningún tipo de autorización. Para lograr su objetivo tuvo que persuadir al encargado del hangar de los Bristol y al oficial de guardia, aduciendo que cumplía órdenes del director de la Escuela para realizar un vuelo de entrenamiento.

Esa noche había dormido en el plantel, por lo que cuando subió al Bristol iba vestido con ropa gruesa y el pecho cubierto con diarios para evitar el frío cordillerano.

Cortínez había partido del campo de aviación de Lo Espejo a las 6.50, hora de Chile, dispuesto llegar a suelo argentino. Luego de dejar a la derecha el Tupungato y pasar casi rozando las cumbres limítrofes cubiertas por gruesas nubes que le impedían orientarse y ante la falta de nafta inicia el descenso en un campo que alcanza a distinguir.²⁰

El aterrizaje se efectúa en un terreno poco apropiado, por lo que la máquina en su desplazamiento rompe la hélice y se producen otros daños menores. A los pocos momentos algunos lugareños se acercaron a prestar ayuda al aviador entre los cuales se hallaba Gualberto Vila, hijo del propietario de la estancia “*Lo Silva*”, distrito Santa Clara del departamento de Tupungato en que se encontraban, quien atendió deferentemente al teniente Cortínez. Luego de revisar el aparato, fue trasladado hasta la casa patral, quedando allí bajo techo. Había recorrido 155 kilómetros empleando un tiempo de 55 minutos o sea una media de 169 km por hora.

Posteriormente Cortínez se traslada en ferrocarril hasta Mendoza, donde se realiza en su honor un programa de agasajos. Entretanto la prensa chilena reproducía comentarios de pasillo que indicaban que a su regreso Cortínez sería severamente castigado por lo que desde Mendoza se realizaron gestiones para que no se le aplicaran las sanciones disciplinarias que pudieran corresponderle.²¹

¹⁹ Angelucci, Enzo y Matricardi, Paolo. Aviones de todo el mundo. Espasa Calpe, Madrid, España, 1977.

²⁰ Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950.

²¹ Atilio Luis Baldini ¡SURSUM! IN EXCELSIS, en libro Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, Santiago, Chile, 1996.

Desde Santiago fueron enviados dos mecánicos con los repuestos necesarios para dejar en vuelo el avión, quedando listo para su regreso a Chile. En esa oportunidad el teniente Luis C. Candelaria se había ofrecido para acompañarlo en el vuelo de regreso, pero averías de su avión le impidieron efectuar la travesía. Fue así como a las 6.40 horas del 16 de abril Cortínez regresa a Santiago partiendo desde el campo donde días antes había arribado y que en esta oportunidad estaba cubierto de nieve.

A su arribo a Lo Espejo efectuó un aterrizaje magistral desde 200 metros de altura, deteniendo el avión en menos de sesenta metros. Había realizado por vez primera en la historia la doble travesía de los Andes, por lo que sólo cabían felicitaciones y así lo hicieron el coronel Dartnell y el mayor Díaz, director de la Escuela y Dagoberto Godoy.

Zanni, Parodi y Matienzo

Días después, cuando aún no se acallaban los ecos del vuelo de Cortínez, el 28 de mayo de 1919 los aviadores argentinos Pedro Zanni, Antonio Parodi y Benjamín Matienzo efectúan un nuevo intento por cruzar el macizo andino. Ante las malas condiciones meteorológicas, los dos primeros aviadores desisten de continuar en la dura empresa. El teniente Matienzo, en un acto de viril hidalguía, muy propio de los aviadores pioneros, decide arriesgarse y afrontar el peligro, pero los recios vientos de la montaña terminan por hacerlo sucumbir junto a su avión. Su cuerpo seriamente mutilado fue ubicado sólo seis meses más tarde.²²

Teniente Antonio Locatelli

El primer correo aéreo internacional entre Argentina y Chile tuvo caracteres especiales. Fue transportado desde Buenos Aires por el Teniente de la aviación italiana Antonio Locatelli.

El vuelo obedecía a un gesto de confraternidad realizado por la Misión Aeronáutica de Italia, que había arribado con sus aviones a Buenos Aires el día 13 de marzo de 1919 en el barco "Tomaso di Savoia", el que además trajo un numeroso contingente que había luchado bajo las banderas aliadas durante la Primera Guerra Mundial. Comandaba la misión el barón Antonio de Marchi y la integraban prestigiosos oficiales, suboficiales y personal técnico que había participado también en la citada contienda bélica.

Locatelli inició su raid en solitario en horas de la mañana del 22 de julio de 1919 en un avión Ansaldo SVA5 de 220 HP tipo "Viena", desde el campo aéreo de El Palomar, con el propósito de unir en vuelo directo Buenos Aires con Santiago. Como carga adicional transportaba una valija con correspondencia oficial, sellada por el correo bonaerense, destinada a convertirse en el primer correo internacional entre ambas naciones.

²² Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950

Sin embargo el fuerte viento en contra frenó al SVA, debiendo aterrizar en Lagunitas, entre El Borbollón y El Algarrobal, luego de un vuelo de cinco horas en el que se desplazó 1.200 kilómetros.

El 30 de julio, luego de haber superados algunos pequeños inconvenientes, Locatelli reanudó su vuelo desde Algarrobal a las 7.23 horas, trayendo la primitiva valija de correo (que fue incrementada en Mendoza) en la que podía leerse un sello especial, como procedente del *Segundo Correo Aéreo Internacional*.

De acuerdo a versiones de prensa la saca contenía 171 cartas simples, 83 impresos y un paquete especial para el diario El Mercurio, de Santiago.

A las 9.25 horas luego de dar algunas vueltas por el puerto de Valparaíso, Locatelli colocaba ruedas en el Sporting Club de Viña del Mar. Desde allí una cálida recepción de connacionales le llevó hasta el Club de Viña y luego a Valparaíso.

Su llegada a Santiago revistió caracteres de triunfo. Luego de beber una copa de champaña en el casino de la Escuela, Locatelli se dirigió en automóvil al correo central, donde entregó oficialmente la valija con el correo internacional.

Entre sus cartas venía una nota especial dirigida por el barón de Marchi al Presidente de la República Juan Luis Sanfuentes, la que textualmente decía:

“La Misión Aeronáutica Militar Italiana en la Argentina, sumamente honrada, envía en el día de hoy a uno de sus pilotos, para llevar a V.E. y por su intermedio al pueblo, ejército de tierra, mar y aire de la gran nación hermana, un reverente y afectuoso saludo, haciendo votos para que la nueva era de paz que se inicia, sea de confraternidad y resultado práctico para los pueblos de América, bajo la égida simbólica del Cristo Redentor de Los Andes”.

Locatelli regresó a Buenos Aires en vuelo directo el día 5 de agosto, despegando desde El Bosque a las 7.15 horas, dirigiéndose a Valparaíso, sobre cuya ciudad viró rectamente hacia el Aconcagua, aterrizando sin escalas en la Base Aérea El Palomar a las 15.40 horas. Había unido por primera vez ambas capitales en un vuelo de 7 horas con treinta minutos.

El piloto también llevó una saca con correo para Buenos Aires, en cuyo exterior podía leerse *“VIA AEREA N° 1 Atención del Teniente Sr. Locatelli”*.²³

Fernando Prieur

En septiembre de 1919 llegó hasta Buenos Aires una misión aérea francesa, al mando de los comandantes Víctor Guichard y Mauricio Precardin. Entre los aviadores destacaba el teniente Fernando Prieur, quien al mando de un bombardero Breguet, con motor Renault de 300 HP, el 10 de febrero de 1920 efectuó desde Mendoza el cruce de la cordillera de los Andes. No conociendo la ruta y al encontrarse con

²³ Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950. El Teniente Locatelli cruza ayer los Andes, pág. 12 (artículo) El Mercurio, Santiago, Chile, 31 de julio 1919.

vientos demasiado persistentes se desvió hacia el norte, aterrizando en la hacienda Tulahuen, situada al sureste de Ovalle, próxima a la confluencia de los ríos Grande y Tascadero. Debido a las malas condiciones del terreno el aparato quedó completamente destruido, resultando el aviador sólo con contusiones leves. De acuerdo a versiones de época su desvío hacia el norte se originó a la partida por un desperfecto en la brújula del avión.

El vuelo de Prieur tenía por fin demostrar los progresos alcanzados por el material francés durante la guerra y optar a una posible compra de esos aviones por parte de la aviación chilena, negociaciones que fracasaron por el accidente ocurrido al joven piloto francés.²⁴

Vuelos de Parodi, Zanni y Almonacid

El 9 de marzo de 1920 el teniente argentino Antonio Parodi en un Biplano SVA Ansaldi 220 HP efectúa el vuelo Mendoza Santiago Mendoza, sin escalas, quien luego de sobrevolar Santiago a gran altura, descendió en Mendoza habiendo permanecido durante tres horas y media en el aire.

Días más tarde, el 16 del mismo mes, el capitán argentino Pedro Zanni repite la travesía en un biplano SVA Ansaldi de 220 HP. Luego de evolucionar sobre Santiago y la Escuela de Aeronáutica a 1.600 metros de altura y lanzar una gran cantidad de volantes de saludo al pueblo chileno, enfiló hacia San Felipe y Los Andes, cruzando la cordillera a la altura del Cristo Redentor. Finalmente el Capitán Zanni había logrado efectuar el cruce, que en ocasiones anteriores le había sido totalmente adverso.

El capitán argentino Vicente Almandós Almonacid realizó un interesante vuelo el día 29 de marzo de ese mismo año, despegando a las 17.50 horas desde el aeródromo Los Tamarindos en Mendoza en un biplano caza Spad VII de 220 HP., quien luego de cruzar la cordillera a últimas horas de la tarde aterrizó en la playa en Viña del Mar alrededor de las 19.30 horas, destruyéndose completamente el avión. Al cabo de algunos días de reposo el capitán Almonacid regresó a su patria por el ferrocarril transandino. Su vuelo ha pasado a la historia como el primer cruce nocturno de la cordillera.²⁵

El 1 de abril de 1921 la francesa Adrienne Bolland logra atravesar la cordillera sin contratiempos en un inestable Caudrón G-3 de 80 HP. Entre Mendoza y Lo Espejo, siendo la primera mujer que realiza la travesía, por lo cual recibió numerosos reconocimientos, tanto de la prensa como de las autoridades chilenas. Su avión lo vendió en Chile y regresó a la Argentina vía ferrocarril.²⁶

²⁴ Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950. El Mercurio 11 de febrero de 1920.

²⁵ Larra, Raúl. Desafío a los Andes, Ed. Ánfora. Buenos Aires, Argentina. 1978.

²⁶ Battagion, Mario Alberto. La Diosa de los Andes. Adrienne Bolland (artículo) en revista argentina LV N° 11, 2005.

El 22 de mayo de ese mismo año, los tenientes chilenos Roberto Herrera y Alfredo Gertner, sin ningún tipo de permiso, realizan el cruce en un biplano DH-22 de 230 HP habiendo salido desde el aeródromo de Lo Espejo, tuvieron que realizar un aterrizaje de emergencia en las cercanías de la localidad argentina de San Luis. Este vuelo ha sido considerado el primer cruce de la cordillera con pasajero.²⁷

Clodomiro Figueroa Ponce

El 20 de agosto de 1921, Clodomiro Figueroa realiza por fin su primera travesía de la cordillera en su nuevo Morane Saulnier de 110 HP, bautizado como “Valparaíso”. El aviador salió a las seis de la madrugada, desde la Escuela de Aviación en El Bosque, teniendo como destino la ciudad de Mendoza.

En esta oportunidad su propósito era cruzar la cordillera, sobrevolar Mendoza y sin aterrizar, lanzar una valija con alrededor de cien cartas con la estampilla del aviador, regresando en vuelo a Valparaíso.

En la valija iba además una nota del Presidente del Aero Club al Cónsul de Chile en Mendoza, la que en parte decía:

“El aviador Figueroa, que, con Jorge Newbery fueron los primeros que alentaron la esperanza de unir a estos dos países por medio del vuelo mecánico, piensa realizar mañana su raid, y estamos ciertos que su fe, su pericia y la magnífica máquina que posee, le han de dar el triunfo que merece”.

A las 6.23 horas remontó el vuelo, tomando altura rápidamente en dirección a San Bernardo, para volver a pasar sobre la Escuela a unos tres mil metros.

El aviador todavía no terminaba de realizar el cruce cuando notó que el motor no funcionaba bien. Pasada la cumbre comenzó a cortar contacto para ver si se solucionaba el problema, pero el motor fallaba cada vez más, por que resolvió aterrizar en la Estación Lujan de Cuyo, a unos veinte kilómetros de la ciudad.

Luego del aterrizaje, las autoridades argentinas de la zona acompañaron a Figueroa hasta Mendoza para presentar sus saludos al Cónsul de Chile, quien timbró la bandera nacional con que el aviador había envuelto su cuerpo durante la travesía y dispuso la entrega de la correspondencia. El avión tuvo que ser despachado por tren a Santiago, ya que fue imposible reparar las averías sufridas durante el cruce.²⁸

Otros vuelos

Luego del cruce de nuestro pionero efectúan la travesía los italianos Nicolás Bo y su mecánico Francisco Regalade (24.12.21) en un Biplano SVA Ansaldi de 220 HP. El vuelo iniciado en Mendoza tenía por fin llegar a la ciudad de Lima, en el Pacífico, pero un accidente en La Calera, al norte de Santiago, impidió concluir el raid.²⁹

²⁷ Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950.

²⁸ Alarcón Carrasco, Héctor. El Aviador Inmortal. Ed. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, Santiago, Chile, 2003.

²⁹ El Mercurio, 26 de diciembre 1921.

El 29 de agosto de 1922 el capitán chileno Diego Aracena Aguilar, llevando como pasajero al ingeniero inglés Arturo Ricardo Seabrook, cruza la cordillera en un Biplano DH-22 de 230 HP, conocido como “Ferroviario”. Le siguen el capitán Federico Baraona Walton y el mecánico Manuel Barahona en un De Havilland DH-22 de 230 HP conocido como “Talca”.

Ambos aviones han sido equipados para llegar a las festividades centenarias de la Independencia de Brasil, llevando el capitán Aracena un saludo especial del Presidente de la República Arturo Alessandri Palma para el Presidente y pueblo brasilero.³⁰

El “Talca”, debido a un accidente debe abandonar el raid en la localidad de Castellanos, (Argentina), donde perdió el tren de aterrizaje al chocar con un poste. El “Ferroviario” siguió el raid llegando hasta la localidad de Ubatuba donde durante un aterrizaje forzoso una de las ruedas cayó en un hoyo provocando el volcamiento del avión. El raid fue terminado días más tarde en un avión naval brasilero.³¹

El 29 de noviembre de 1924 cruza la cordillera el aviador civil argentino Guillermo Hillcoat en un Curtiss Oriole de 165 HP procedente de Mendoza. El aviador iba en tránsito en un raid de Buenos Aires, Santiago a Lima por la ruta del Libertador San Martín, con el fin de asistir a las festividades conmemorativas del primer centenario de Ayacucho, en representación del Aero Club Argentino, cuyo vuelo completó en doce etapas.

Con esta travesía se va cerrando una etapa forjada por la aviación pionera en que la mayoría de los aviones que lograron efectuarla eran biplanos construidos antes o durante la Gran Guerra y cuyos motores habían superado con creces las horas de vuelo para las que habían sido diseñados.

Ya en diciembre de 1924 la recordada Misión Junkers cruza la cordillera en su moderno F-13, avión de cabina cerrada con capacidad para siete personas. Con ello se demostraba que la ruta era factible para las nuevas tecnologías aplicadas a motores y diseños aerodinámicos.

Así quedaba atrás la etapa pionera en que la mayoría de los aviones o no lograban pasar o quedaban en el país extranjero pagando el duro peaje que exigía la montaña a estos arriesgados, decididos y valientes aviadores que en sus sueños tenían presente la mística de Jorge Newbery, de Figueroa, de Godoy, o de Matienzo, la misma que les permitió vencer la cordillera por sus altas cumbres o desfallecer en el intento.

---o0o---

Bibliografía

Libros:

Alarcón Carrasco, Héctor. Cóndor de los Andes, Novum Editorial, Santiago, Chile. 2010

Alarcón Carrasco, Héctor. El aviador inmortal, Ed. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile Santiago, Chile, 2003.

³⁰ Pizarro Soto. Alejandro Diego Aracena Maestro de Vuelo, Fundac. Merino Benítez, Santiago, Chile. 1999

³¹ Núñez Rousseau, José. Veintiocho Días historia de una hazaña. Ed. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, Santiago, Chile, 2007.

- Angelucci, Enzo y Matricardi, Paolo. Aviones de todo el mundo. Espasa Calpe, Madrid, España. 1977.
- Bousquet, Augusto, Ketchian y Rodríguez. Coronel Pedro Zanni.(Opúsculo) Soc Argentina de Aerofilatelia, Buenos Aires, Argentina. 2004.
- Bradley, Eduardo La travesía de los Andes en Globo Imp. Jacobo Peuser, Buenos Aires, Argentina. 1917.
- Candelaria, Luis Cenobio. Memoria de la travesía de los Andes en aeroplano. Ed. Cía Argentina de Tabacos, Buenos Aires. Argentina. 1918.
- Domínguez Kock, Santos Ingeniero Jorge Newbery padre de la patria aeroespacial.(Opúsculo) Impresos Dunken, Buenos Aires, Argentina, 1999.
- Flores Álvarez, Enrique Historia Aeronáutica de Chile, Talleres gráficos FACH, Santiago, Chile, 1950.
- Guerrero, Alejandro. Jorge Newbery. Emecé Editores, Buenos Aires, Argentina 1999.
- Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. (Opúsculo) Alberto Roque Mascías, el olvidado, sin pié de imprenta, Buenos Aires, Argentina. 1977.
- Larra Raúl, Desafío a los Andes, Ed. Ánfora, Buenos Aires, Argentina, 1978.
- Núñez Rousseau José, Veintiocho Días historia de una hazaña, Ed. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, Santiago, Chile, 2007.
- Pizarro Soto Alejandro, *Diego Aracena Maestro de Vuelo*, Fundac. Merino Benítez, Santiago, Chile, 1999.
- Zuloaga Ángel María, *La Victoria de las Alas*, Librería y Editorial El Ateneo, Buenos aires, Argentina, 1948.

Artículos:

- Alarcón Carrasco, Héctor. Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana (artículo) en Boletín Anual N° 5 Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago, Chile, 2006.
- Alarcón Carrasco, Héctor Visión chilena del insigne aviador Jorge Newbery, (artículo inédito), presentado en la ceremonia oficial de celebración de los 130 años de su nacimiento en Buenos Aires, Mayo 2004.
- Baldini, Atilio Luis ¡SURSUM! IN EXCELSIS, en libro Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, Santiago, Chile, 1996.
- Battagion, Mario Alberto. La Diosa de los Andes. Adrienne Bolland (artículo) en revista argentina LV N° 11, 2005.
- Documentos Archivo Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago.
- El Diario Austral de Temuco, El Mercurio de Santiago, El sur de Concepción, varias ediciones entre el 15 y el 30 de abril de 1918.
- El Teniente Candelaria (artículo) Diario Austral, Temuco, Chile, edición 23 abril 1918.
- El Teniente Locatelli cruza ayer los Andes, pág. 12 (artículo) El Mercurio, Santiago, Chile, 31 de julio 1919.
- El Mercurio, 26 de diciembre 1921.
- Godoy, Dagoberto. Nota personal del aviador, Archivo Dagoberto Godoy Lisboa.
- Revista Ercilla, 8 de diciembre de 1943.

---o0o---