



Especial ficha histórica
abril/2014

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Más alas para difundir la historia

El doble cruce de la Cordillera de los Andes realizado por Armando Cortínez Mujica.

Cuando que se cumple el 95º aniversario de la fecha en que el Teniente 1º, señor **Armando Cortínez Mujica**, diera inicio al que sería el doble cruce de los Andes en avión por su parte más alta, nuestra corporación ha querido enviarles este sencillo recuerdo, para no dejar pasar esta importante ocasión.

En consideración a la hora de dolor que vive nuestra patria a raíz del terremoto en la zona norte, nuestra entidad tomó tempranamente la decisión de suspender las actividades programadas en homenaje a este distinguido precursor de la aeronáutica nacional.



**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

**Capitán Armando Cortínez Mujica, retratado en mayo de 1919.
(1893 – 1968)**

La nueva gesta del 5 de abril

Un memorable 5 de abril de 1818, al poniente de la ciudad de Santiago de Chile, se llevó a cabo en los campos de Maipú, la decisiva batalla que afianzaría los destinos de Chile como nación independiente. Durante la misma, se enfrentaron las fuerzas patriotas del Ejército de los Andes —formado por tropas argentinas y chilenas— al mando del General, señor José de San Martín, contra el Ejército Real de Chile bajo las órdenes del General Mariano Osorio.

En este glorioso encuentro estarían presentes, dos grandes de la independencia americana, José de San Martín y Bernardo O'Higgins, quienes se unirían en un estrecho abrazo fraterno, anunciando al mundo la liberación de Chile y la precursora de las futuras victorias patriotas en las siguientes campañas.

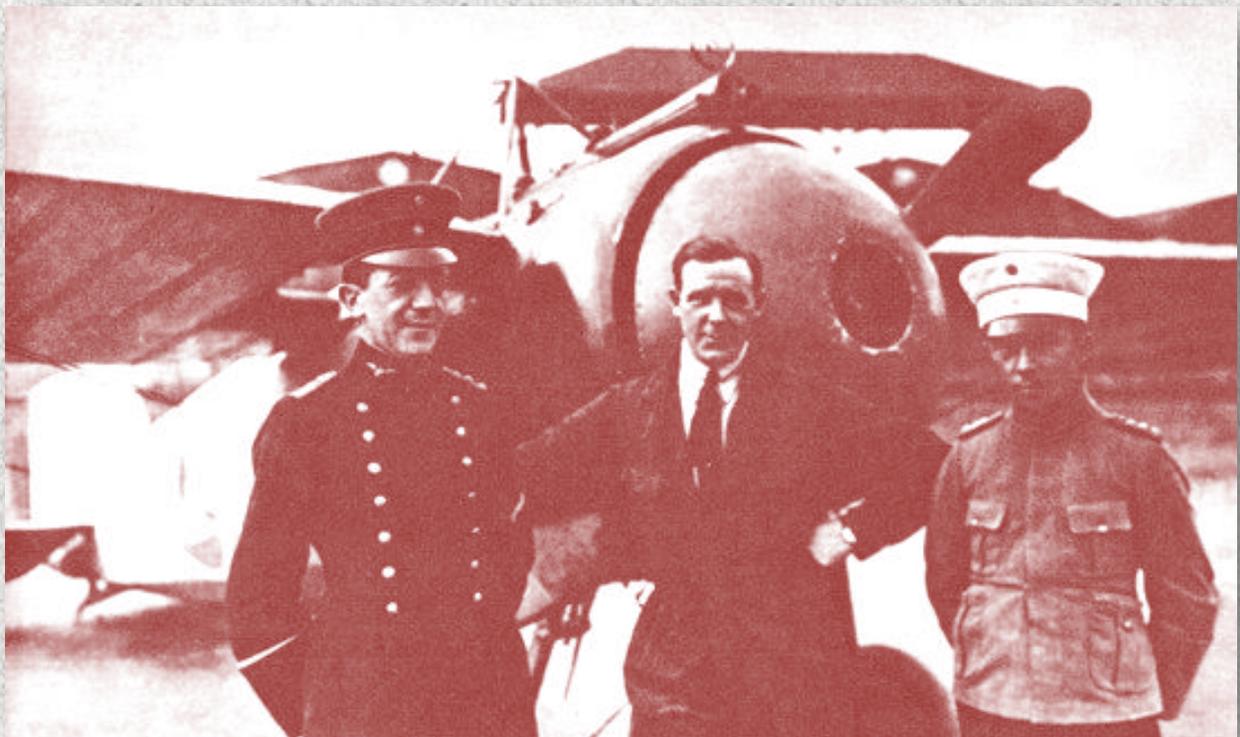


Detalle de la pintura de Fray Pedro Subercaseaux, que ilustra el famoso abrazo de Maipú, tras el término de la batalla independentista en 1818.

Ciento un años después del histórico hito de Maipú, a bordo de un pequeño monoplano Bristol M1.C, similar a la aeronave que utilizara el reciente vencedor de los macizos andinos, el Teniente señor Dagoberto Godoy, Cortínez cruza la cordillera, sin el permiso ni conocimiento necesario de sus superiores, aterrizando en el Departamento de Tupungato, Provincia de Mendoza, Argentina con su avión, y dañando la hélice durante el aterrizaje.

En tierras transandinas es recibido con gran júbilo y expectación, por lo que un nuevo y fraternal abrazo se lleva a cabo, cuando el Teniente 1º de Ejército chileno, don Armando Cortínez Mujica, realiza la antes impensada proeza de llevar a cabo lo que sería el primer doble cruce de la Cordillera de los Andes en aeroplano por su parte más alta.

El vuelo de regreso se realizó tras las reparaciones del avión, el 16 de abril de 1919 desde Tupungato en Argentina al Aeródromo de El Bosque en Santiago, donde lo esperaban sus camaradas y superiores encabezados por el Coronel Pedro Pablo Dartnell, jefe máximo de la aeronáutica militar.



Vencedores de los Andes

Histórica fotografía que muestra al Teniente, señor Armando Cortínez Mujica, al Capitán del Royal Flying Corps, señor Víctor Henry Huston, experto aviador británico asesor aeronáutico en Chile y al Teniente, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, junto al avión Bristol M1.C, aparato que se empleó en la hazaña.

Génesis de nuestra realidad aeronáutica hacia la conquista de los Andes

Si bien nuestro país, se vio involucrado de manera tangencial en el conflicto que arrastró primero a Europa y luego al mundo a participar de la Primera Guerra Mundial, uno no se imagina cómo algo así pueda dar bases a la capacidad aeronáutica militar de un país. La historia data del año 1910, cuando el Gobierno de Chile acordó la construcción de dos acorazados, seis cazatorpederos y dos submarinos en astilleros ingleses, naves que por decisión de emergencia producto del estallido de lo que a la postre sería la Gran Guerra, fueron casi todas requisadas. Del total antes señalado de naves de guerra, sólo dos buques alcanzaron a terminarse, siendo estos, los cazatorpederos Almirante Condell y Almirante Lynch, los que al haber estado listos a fines de 1913, fueron entregados a nuestros marinos arribando a Chile en el mes de abril de 1914.

Terminada la guerra, Inglaterra procedió al pago del material requisado a inicios del conflicto, y agregó a título de compensación, una numerosa partida de modernos aeroplanos, de entre los que se encontraron los aviones De Havilland con motor Armstrong - Siddeley- Puma de 240 HP.; Experimental Scout con motor Hispano-Suizo de 180 HP.; Bristol con motor Le Rhone de 110 HP. y aparatos Sopwith Baby, con motor Clerget de 130 HP., destinados inicialmente para apoyar a la aviación naval.

Para apoyar la instrucción y mejor aprovechamiento de este novedoso material de post guerra, cuya llegada se produjo a fines de 1918, nuestro Ministro Plenipotenciario en Londres, el señor Agustín Edwards Mac-Clure, había contratado en Inglaterra al mismo tiempo, los servicios como asesor aeronáutico para Chile, a un experimentado Capitán del Royal Flying Corps, llamado Víctor H. Huston.

Una breve reseña de Victor Henry Huston, nos señala que este era de origen irlandés pero que desde muy joven vivió en Canadá hasta 1915. Luego se traslada a Francia como parte de la Fuerza Expedicionaria del Canadá, donde es transferido en 1916 al Real Cuerpo Aéreo (Royal Flying Corps). El 8 de diciembre, Huston fue ascendido al grado de Flying Officer en el Escuadrón 18 del Real Cuerpo Aéreo (RFC). Aquí voló el famoso biplano FE 2b. Entre el 15 de febrero y 27 de mayo de 1917, Huston hizo descender tres cazas enemigos, destruyó un avión de observación, y puso a dos aviones de caza, fuera de control. Entre sus acompañantes, ya fueran como observadores/artilleros, estaban de compañeros los ases británicos Giles N. Blennerhasset y Harold S. Kerby.

Huston recibió por todas estas acciones de guerra, la Cruz Militar (Military Cross) el 18 de junio 1917. El 5 de agosto de 1917, el Teniente Huston fue nombrado Capitán temporal, y Capitán efectivo, el 20 de marzo de 1918, con la clasificación de "Comandante de Vuelo".



Capitán Victor Henry Huston.

Al llegar a Chile, el Capitán Huston, fue momentáneamente asimilado en Chile al grado de Mayor del Ejército, al mismo tiempo que se le asignó un traductor, cuyo cargo recayó en el Ingeniero 2º de la Armada chilena, señor Fernando Solano Illanes quien durante cinco años había perfeccionado en Inglaterra su especialidad y dominaba a la perfección el idioma.

Llegaron también al país los mecánicos, señores Arturo Oakes y W. Preston quienes procedieron a dar inicio al armado y prueba de los aviones recientemente arribados desde Inglaterra.

La fortuna hizo que las primeras aeronaves en ser armadas fueron los aviones Bristol, con los que el mayor Huston encantó no sólo a los alumnos de la Escuela Aeronáutica y a los habitantes de Santiago, sino que con el tiempo lograría asombrar a todo un país. *“ El “spin”, el “roll”, el “deslizamiento”, ya no fueron un misterio para quienes jamás habían tenido la oportunidad de ver volar y pilotear tan modernas máquinas aéreas, y fue así como al recibir las instrucciones del caballero inglés, nuestros pilotos, Aracena, Lizana, Alvarado, Godoy y otros, se lanzaron al espacio y evolucionaron causando también la admiración de cuantos los observaban. Huston no pudo dejar de reconocer la buena pasta del aviador chileno, la que quedó confirmada con el éxito de Godoy en su primera travesía de los Andes. (1)*

Es así, como entre todas las aeronaves llegadas al país, el avión Bristol comenzará a hacerse más conocido y querido por el pueblo de Chile. Junto a este, se desarrollarán una serie de hitos que trascenderán a la historia aeronáutica mundial.

Gloria en el cruce del macizo andino

“Sin duda una de las empresas más audaces que se pueden concebir y llevar a cabo es la travesía de los Andes en aeroplano.

No debemos tampoco olvidar que si algún chileno logra ejecutar la travesía de los Andes, ello constituirá la mejor réclame que se puede hacer a nuestro país, ya que sin duda el cable, el



Señor Fernando Solano Illanes,

Ingeniero 1º de la Marina de Chile. Durante su comisión en Inglaterra, estudió en el Instituto Politécnico de Londres, en donde se graduó con distinción e hizo su práctica en cálculo y diseño de aeroplanos en la empresa The Aircraft Steel Construction Company.

telégrafo y a prensa del mundo entero se ocuparían, tal vez durante algunos meses, en relatar con todos sus emocionantes detalles las peripecias de tan temeraria empresa.(sic)”

Enrique Phillips.(2)

Tal como lo hubiera consignado con anterioridad, en el trabajo realizado para recordar al gran pionero argentino, señor Jorge A. Newbery (ver ficha del mes de marzo de 2014), la carrera aeronáutica tras la conquista del macizo andino, no estuvo exenta de lamentables pérdidas de vidas, pero la atracción por su conquista, pudo más.

El estudio, la experiencia, la valentía y los adelantos aeronáuticos se hacían uno tras la búsqueda del éxito, cuando de pronto, un 12 de diciembre de 1918, las circunstancias y el arrojo pudieron vencer finalmente las altas cumbres, en la figura del Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba montado en ese grandioso avión Bristol M1C, matrícula C 4988.



Cruce de la cordillera de los Andes, pintado por el Coronel de Aviación, señor Enrique Flores Álvarez

Este logro marcaría el antes y después de una serie de intentos gloriosos. Uno de los más importantes para nosotros los chilenos, lo es el vuelo realizado un día cinco de abril a las 6.50 horas de la mañana, por el Teniente Armando Cortínez en un avión Bristol similar al de Godoy, quien sin planearlo efectuó lo que sería la primera doble travesía de los Andes, haciendo de esa fecha, un motivo más para celebrar luego del recuerdo de la gloriosa Batalla de Maipo, ocurrida en 1818.

Son las propias palabras de Cortínez, las que contenidas en un telegrama de recibido en Chile a las tres de la tarde, las que mejor relatan lo acontecido con el aviador:

"Suplícoles perdonarme esta gloriosa fecha háyame atrevido, sin autorización, llevado patriótico impulso, traer un saludo cariñoso reconocimiento nuestro hermano pueblo argentino, cuya sangre esta fecha baño con la nuestra los heroicos campos de Maipo, ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterrícé ocho horas departamento de Tupungato, Mendoza. Espeso mar nubes impidióme seguir rumbo. Ruego mandarme mecánico con hélice a fin de regresar vía aérea, pues aterrizaje sufrió desperfectos hélice. Teniente Cortínez". (3)

Tal como Cortínez lo relata en su telegrama, el avión Bristol matrícula C 4987, había aterrizado sobre suelo argentino, a las ocho de la mañana, siendo inicial auxiliado por el gaucho trasandino, señor Gualberto Vila, quien tras prestarle al piloto toda clase de atenciones avisó a las autoridades lo acontecido.

Tras enviar el precedente documento, donde el Teniente Cortínez Mujica solicitaba al Gobierno de Chile, el poder volver vía aérea, este aceptó enviando a Argentina, a los mecánicos Miguel Cabezas y Máximo Alvarado, quienes arribaron a Mendoza el día 9 de abril, trayendo los repuestos solicitados.

Una vez arreglado y probado el avión, el Teniente Cortínez esperó la mejor ocasión para regresar a Chile, tal como había indicado el Coronel Pedro Pablo Dartnell, en las precisas instrucciones que desde Chile le había enviado con el mecánico Cabezas.



Tenientes Armando Cortínez junto a Luis C. Candelaria.

Interesante fotografía tomada en Mendoza, a los pies del Monumento al Ejército de los Andes, en donde el piloto chileno depositó una estrella de flores naturales después de su aterrizaje en el Departamento de Tupungato.

Este vuelo de vuelta presentaba mayores dificultades que el realizado desde Santiago a Mendoza, por ser el fuerte viento oeste el dominante.

“Fue así como en la madrugada del 16 de abril, el teniente Cortínez se levantó dispuesto a emprender el vuelo en demanda del suelo chileno. A causa de un fuerte temporal, que sólo terminó el día anterior, el improvisado campo de aviación de la Estancia Lo Silva, se encontraba completamente cubierto de nieve. A las 6.40 horas el piloto dio orden de largar y el Bristol, hábilmente dirigido, dejó tierra para remontarse en espléndidos círculos alrededor del campo hasta alcanzar 5.000 metros de altura y lanzarse resueltamente sobre la Cordillera”.

Tras el temporal descrito, las condiciones climatológicas dejaron una mañana hermosa, por lo que la vista que debe haber acompañado a Cortínez al volar por sobre las altas cumbres en el viaje de retorno, habría sido un verdadero regalo a sus ojos.

Sus relatos posteriores, señalan que el piloto tras cruzar las cubres más altas, habría gritado un “Viva Chile” el que se habría ido a los cielos, impulsado por los fuertes vientos que el valiente piloto tuvo que soportar.



Teniente Armando Cortínez Mujica, poco después de haber descendido del avión en que realizó la doble travesía de Los Andes, recibiendo el saludo de Chile.



Cortínez junto a su aeroplano Bristol, M1C, matrícula C4987, en la Escuela de Aeronáutica Militar de “El Bosque”

Reseña biográfica del valiente Armando Cortínez Mujica

Armando Cortínez Mujica, señalado por quienes lo conocieron como un hombre sencillo, caballero y muy cordial.

Nació en Valparaíso, el año de 1893. Sus padres fueron el arquitecto don Eloy Cortínez Fuentes y Demófila Mujica. En 1908 ingresó como cadete a la Escuela Militar, desde donde egresa en 1912.

El 17 de junio de 1915 ingresa como alumno al tercer Curso de la Escuela Militar de Aeronáutica y obtiene el brevet de piloto militar el 6 de octubre de este mismo año.

En 1916 asciende al grado de Teniente 1º de Ejército. El 2 de julio de 1918 es designado piloto de la 1ª Compañía de Aviación. Asciende al grado de Capitán de Ejército el 31 de junio de 1919, grado con el que se le concede su retiro del servicio el 31 de julio de 1924.

Diez años después, asciende al grado de Mayor de Ejército en la Reserva. Luego en 1943 ingresa a la Dirección de Aeronáutica, donde es nombrado Jefe de Aeródromo de 1ra. Clase. En octubre del mismo año se le concede las prerrogativas del grado de Capitán de Bandada en la entonces Fuerza Aérea Nacional. En 1945, es nombrado Comandante de Escuadrilla en la Rama del Aire de la Reserva Aérea.



Señor Armando Cortínez Mujica

Fotografiado con el grado de General de Brigada Aérea (R.A) de la Fuerza Aérea de Chile. (1957)

En 1956, se le concede el brevet de piloto honorario otorgado por el Ministerio de Aeronáutica Argentina. Poseía además el distintivo de piloto que le entregara la Fuerza Aérea del Uruguay.

Por Ley Nº12537 de fecha 11 de septiembre de 1957, publicada en el Boletín Oficial Nº39, página 1289, se le concede por gracia el grado de General de Brigada Aérea (R.A).

Notas

1. Así lo consigna el reconocido historiador, Enrique Flores en su obra, Historia de la aviación en Chile. Tomo I, 1933
2. Extracto de párrafos publicados en el primer número del Boletín del Aero-Club de Chile, por Enrique Phillips Huneeus, quien fuera un destacado militar y primer presidente del AeroClub de Chile.
3. El historiador Enrique Flores Álvarez asegura que fue ésta, una nota que hirió la armonía de la disciplina militar, base poderosa sobre la cual se inspira el progreso de las instituciones armadas. El Teniente Cortínez cometió una falta grave que sus jefes se propusieron castigar con la debida energía, pero el patriotismo característico de nuestro pueblo no pudo resistir al júbilo espontáneo de la hermosa hazaña y, olvidando el alcance de la falta, le ofrendó el aplauso que está reservado sólo a los valientes.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Boletines del Aero-Club de Chile, Nº1 al Nº8. (Años 1913-1914)

Especial Ficha Histórica del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Marzo 2014.
Norberto Traub Gainsborg, 2014

Historia de la aviación en Chile, Enrique Flores Álvarez. Tomo I, 1933

Historia jeneral de la independencia de Chile. Diego Barros Arana, Santiago de Chile, 1866

La Aviación Naval de Chile (1913- 1926), Carlos Tromben Corbalán, 2da. Edición 1998

Boletín Nº3, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, julio 2004

Generales de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, 1930 – 1959. Santiago de Chile, 1998



Rogándoles acusar recibo de la presente ficha histórica, los saluda atentamente.

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Alberto Fernández Donoso	Presidente
José Toribio Pantoja García	Vicepresidente
Norberto Traub Gainsborg	Director - Secretario
Claudio Cáceres Godoy	Director - Tesorero
Anselmo Aguilar Urra	Director Pro Tesorero
Jorge Lizana Cid	Director
Julio Sarmiento Castillo	Director

Almirante Barroso 67 - Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el IIHACH, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica de nuestro Director Secretario, señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@ttigroup.net).

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este Boletín 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.