

## EFEMÉRIDES DE ABRIL 2025

Para la aviación nacional, es un mes de hitos importantes como: el doble cruce de la Cordillera de Los Andes, la llegada del primer avión a reacción a la Fuerza Aérea de Chile, como también, la partida de uno de los impulsores de la aviación civil, la inauguración del monumento a los mártires de la aviación, entre otros acontecimientos.

En esta oportunidad, mostraremos el avión Beechcraft B-99A.

### **05.Abril.1919. Doble cruce de la Cordillera de Los Andes.**

El Teniente 1° de Ejército Armando Cortínez Mujica, sin permiso del alto mando, en un Bristol M-1C, realiza el primer doble cruce de la Cordillera de Los Andes en aeroplano, llevada a cabo el 5 de abril de 1919.

Numerosas hazañas fueron realizadas a principios del siglo pasado; el cruce en vuelo del Canal de la Mancha por Luis Bleriot en 1909 o el cruce de Los Alpes por Jorge Chávez en 1910, son algunas de ellas.

El volar sobre la Cordillera de Los Andes, en esa época, fue un desafío, que en particular motivó a pilotos chilenos y argentinos, estimulados por un premio ofrecido por ambos gobiernos en 1913.

Algunos meses atrás, en diciembre de 1918, el Teniente 1° Dagoberto Godoy F., cruzó por primera vez el macizo cordillerano por su parte más alta, en un caza Bristol M1C, trayendo la gloria a nuestra patria por la proeza lograda.



*Teniente 1° de Ejército Armando Cortínez Mujica.*

La hazaña de Godoy, llevó al Teniente 1° Armando Cortínez M., a planear en secreto un doble cruce del macizo andino y de paso, llevar un saludo al pueblo hermano al conmemorarse un nuevo aniversario de la Batalla de Maipú.

Como resultado de este plan, en la madrugada del 5 de abril de 1919, Cortínez, sin el conocimiento de sus superiores, cruzó la Cordillera de Los Andes en un monomotor Bristol M1C de 110 Hp., aterrizando con ciertos daños a las 8 de la mañana en el Departamento de Tupungato, Provincia de Mendoza.

En vista de la carencia de fondos para hacer retornar el avión vía ferrocarril, el Gobierno de Chile envió repuestos y un mecánico a Mendoza, para así reparar el avión e intentar el retorno por aire.

El vuelo de regreso se efectuó el 16 de abril desde la Estancia Lo Silva hasta el Aeródromo de El bosque, donde lo esperaban con gran júbilo sus camaradas, superiores y la ciudadanía.

Por su hazaña y el clamor popular, Cortínez obtuvo el perdón por su indisciplina, pasando a la historia de la aeronáutica militar chilena por ser el primer piloto en cruzar la cordillera de Los Andes de ida y de vuelta.

### **13.Abril.1913. Fallece el primer mártir de la Aviación Civil Chilena, el piloto aviador Luis Alberto Acevedo.**

El primer mártir de la aviación civil chilena, fue el piloto aviador Luis Alberto Acevedo Acevedo, quien fallece a la edad de 28 años.

El piloto aviador Acevedo se estrella volando un Blériot XI, en una pequeña isla del río Bío Bío. Acevedo, decidió ir a estudiar aviación a Francia en 1911, uniéndose a los cursos de vuelo impartidos en la Escuela Blériot, con sede en París. Para concretar su sueño, recibió el apoyo económico de su madre y por el futuro aviador Clodomiro Figueroa Ponce. El 7 de marzo de 1912 Acevedo regresó a Chile con un monoplano Blériot XI, motor Gnome de 50 hp. y un mecánico, el francés Pierre Coemme.

La Sociedad Chilena de Aviación se propuso realizar vuelos de exhibición en Santiago, Acevedo y Coemme,

## EFEMÉRIDES DE ABRIL 2025

comienzan el armado del Blériot XI en el Parque Cousiño, donde planificaron efectuar los vuelos. El primer vuelo fue ante la prensa, el 17 de abril de 1912 en el mencionado parque, en donde el Blériot XI piloteado por Acevedo, capotó poco después de despegar. Tras el accidente, se tuvo que posponer la exhibición a todo el público, planificado para el 21 de abril. Este nuevo vuelo fue realizado el 11 de mayo de 1912 en el Club Hípico. Sin embargo, Acevedo volvería a estrellarse en dicha exhibición. En julio de ese año, el Blériot XI capotó por tercera vez, ahora en Antofagasta, y terminó por destruirse el 24 de noviembre en el Hipódromo Chile.

Tras la seguidilla de accidentes, al piloto aviador Acevedo se le regaló un nuevo Blériot XI, en el cual intentó realizar sus primeros vuelos de largo trayecto.



*Luis Alberto Acevedo y su mecánico Georges Coemme frente a un avión Bleriot XI.*

El primero fue la prueba entre Concepción y Talca, el cual logró con éxito el 22 de marzo de 1913, donde batió el récord latinoamericano de altura y velocidad, pues se elevó hasta los 3.180 mts. y tuvo un promedio de 170 kts./hora.

La segunda prueba, entre Concepción y Santiago, con la que Acevedo quería acallar los comentarios que lo desprestigiaban, no tuvo el mismo resultado; el 13 de abril de 1913, Acevedo falleció tras estrellarse en el río Biobío, en el sector de San Pedro, al sur de Concepción, frente al numeroso público que esperaba su hazaña. Sus funerales se realizaron el 15 de abril de ese año en Santiago.

### **15.Abril.1947. Se inaugura el monumento a los Mártires.**

El proyecto del Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena, se inició en 1914, tras la muerte del Teniente Mery y posteriormente, la desaparición del Teniente Bello. Una vez terminado el proyecto, fueron muriendo otros militares aviadores en el ejercicio de sus obligaciones, como el Sargento Menadier, los Tenientes Ponce, Berguño y Luco. A todos ellos está dedicado el monumento, terminado en 1916, e inaugurado en 1917 en los terrenos de la actual Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", con la presencia del Presidente Juan Luis Sanfuentes y que tuvo una gran repercusión en los medios de comunicación.



*Monumento a los mártires de la aviación.*

El monumento se compone de una escultura de bronce de 800 kilos que representa a un cóndor, realizada por Rómulo Tonti y fundida en la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Un monolito de estructura troncocónica en hormigón armado sobre basamento de planta cuadrada diseñado por el ingeniero Adalberto Rojas. Actualmente, el monumento es el centro simbólico del Día de los Mártires, que se celebra cada 1º de noviembre. Su permanencia en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" desde su inauguración en 1917, ha creado un importante sentimiento identitario entre todas las promociones egresadas. El Consejo de Monumentos Nacionales, aprobó por la unanimidad de los presentes en su sesión ordinaria de 12 de abril de 2017, la declaratoria como Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico.

## **El avión Beechcraft B-99A.**

El Beechcraft Model 99 es un avión que fue fabricado por la compañía estadounidense Beech Aircraft Corporation. También se le conoce como Beech 99 Airliner o Commuter 99. Se trata de un bimotor no presurizado motorizado por turbopropulsores, con capacidad para 15 pasajeros. Derivado del Beechcraft King Air y Beechcraft Queen Air, utiliza los motores del primero y las alas del segundo, además de los subsistemas de ambos y una estructura de morro única para el Model 99.



Diseñado en los años 60 como sustituto del Beechcraft Modelo 18, voló por primera vez en julio de 1966. A pesar del fracaso del Twin Quad, Beechcraft continuó su interés por el desarrollo del mercado de tercer nivel, donde se mantuvo presente desde el final de la Segunda Guerra Mundial gracias al Beech 18. A principios de 1960, el mercado parecía ofrecer perspectivas más interesantes y la oficina de estudios de Wichita comenzó el desarrollo de una aeronave especialmente diseñada para los servicios de líneas regulares de baja densidad. Comenzaron por el alargamiento del fuselaje de un Queen Air para definir la mejor configuración posible. Este ejemplar voló por primera vez en diciembre de 1965.

Tradicionalmente reconocido como el avión de entrenamiento de vuelo por instrumentos, el Beechcraft 99A Airliner, es la solución más

especializada de ésta importantísima disciplina aeronáutica.

En 1955 la Fuerza Aérea reglamenta las actividades de Vuelo Instrumental y aunque establece una Tarjeta de Vuelo por Instrumentos para los Pilotos, no es de carácter obligatorio y dura un año.

Todo cambiará en 1961, cuando la Dirección General de Aeronáutica Civil, instala el primer VOR, generando un desarrollo explosivo, con la activa participación del Servicio Aerofotogramétrico (SAF), el cual edita las primeras cartas de aerovías y de aproximación instrumental, llegan a tal grado los avances, que sitúan a Chile como uno de los más avanzados en esa materia en el ámbito americano.

### **ESCUELA DE VUELO POR INSTRUMENTOS.**

Diversos estudios concluyen en la elección de la aeronave para tal efecto, la cual debía ser acondicionada conforme a los requerimientos chilenos; eligiéndose el Beechcraft 99A Airliner.

Los 99A, como serían más comúnmente conocidos, se modificaron esencialmente en la disposición de los paneles de instrumentos, siendo dotado de uno convencional y otro acotado al vuelo instrumental con lo más avanzado del momento. Estructuralmente se dota la cabina de cuatro asientos para Instructores y Alumnos en función y el resto de la provisión de asientos, queda destinada a Alumnos Observadores. En esa configuración son adquiridos 9 aviones, los cuales serán destinados al Grupo de Aviación N° 11, el cual fue reactivado para tal efecto en 1969, en la Base Aérea de Quintero, la cual se conocería por una década como la Cuna del Vuelo Instrumental.

La incorporación de los A99 significó un enorme avance en el entrenamiento de tripulaciones en las técnicas del Vuelo Instrumental, operando desde la Base Aérea de Quintero, aumentando notablemente la cantidad de Instructores de Vuelo por Instrumentos (I.V.I.). Los últimos aviones de este tipo de servicio fueron dados de baja por la Fuerza Aérea Chilena en 2010.

*Adaptación efectuada por VVC de antecedentes de fuentes abiertas, internet, historia FACH, Tallyho.*